

S I E B E N T E R A B S C H N I T T

DIE HANOMAG 1924 BIS 1935

DIE AUFSTELLUNG DER GOLDBILANZ 1924

Den Übergang von dem letzten Stadium völliger Zerrüttung des deutschen Geldwesens zu einer neuen Festwährung bezeichnete für alle Aktiengesellschaften die Aufstellung einer Reichsmark-Eröffnungsbilanz gemäß der Verordnung über Goldbilanzen vom 28. Dezember 1923. Bei der Hanomag zog sich deren Fertigstellung bis in den Dezember 1924 hin. Die Neubewertung der Vermögensbestände und der Verbindlichkeiten, die in der neuen Rechnungseinheit, der Reichsmark, erfolgte, erwies sich als ungewöhnlich schwierig; die alten Rentabilitätsmaßstäbe waren verlorengegangen und neue noch nicht gefunden.

Das Ergebnis waren Vermögenswerte im Betrag von 28 443 000 RM., denen Verbindlichkeiten in Höhe von 6 511 000 RM. gegenüberstanden. Somit errechnete sich ein Überschuß von 21 932 000 RM., der

mit 14 000 000 RM. auf die Stammaktien,
mit 466 600 RM. auf die Vorzugsaktien,
mit 7 465 000 RM. auf Rückstellungen

verteilt wurde. Dies bedang eine Zusammenlegung der Stammaktien im Verhältnis 2 zu 1 — gegenüber vielen sonstigen damaligen Umstellungen ein günstiges Ergebnis, zumal noch Rücklagen in Höhe von mehr als der Hälfte des neuen Aktienkapitals verblieben. Dabei war, wie der Vorstand erklärte, die Bewertung mit der durch die Zeitverhältnisse gebotenen Vorsicht vorgenommen und die Abnutzung der Anlagen durch ausreichende Abschreibungen berücksichtigt.

Im folgenden sind die Hauptposten dieser Eröffnungsbilanz aufgeführt und ihnen die entsprechenden Posten der letzten Vorkriegsbilanz vergleichsweise gegenübergestellt.

Auch dieser Vergleich fiel günstig aus. Die Erhöhung der Werksanlagen und Vorräte wie des Aktienkapitals erschienen durch die umfangreichen Investitionen der Zwischenzeit begründet. Das Verhältnis der Bestände zu den Forderungen hatte sich etwas verschlechtert. Dennoch konnte der Stand als durchaus flüssig gelten. Bankguthaben waren in Höhe von 1,5 Mill. RM. vorhanden.

	30. Juni 1914 M.	1. Juli 1924 RM.
Passiva: Aktienkapital	8 000 000	14 466 600
Rücklagen	9 358 000	7 465 100
Anleihe	198 700	—
Kreditoren	4 053 000	6 511 400
Aktiva: Werksanlagen	13 351 900	16 915 400
Lager- und Betriebsvorräte .	4 044 500	5 721 400
Debitoren	6 087 300	5 673 700
davon Banken	2 388 900	1 541 700
Wertpapiere	260 800	27 900
Kasse und Wechsel	1 339 000	104 700

WECHSELNDE SCHICKSALE, KRISE UND SANIERUNG

Sehr bald trat indessen eine Verminderung der Liquidität ein. Die folgenden Jahre nötigten die Werksleitung zu sehr erheblichen Neuanlagen. Aufwendungen waren zur Vervollkommnung des Lokomotivbaus, zur Erweiterung des Schlepperbaus, zur Aufnahme und fließenden Fertigung des Kleinautobaus erforderlich. Die serienweise Herstellung von Schleppern und Kleinautos und ihr Vertrieb machte die Bereitstellung umfangreicher Rohstoffmengen und Betriebsmittel notwendig, wie ihr Verkauf — im Gegensatz zum Lokomotivgeschäft, das auf Bestellung erfolgte — die Anlage von Verkaufslagern mit sich brachte. Dazu kamen veränderte Zahlungsweisen, die auf die Hinausschiebung der Zahlungsfristen weit über die Ablieferung der Erzeugnisse hinausliefen. Nicht zuletzt erfuhren Materialpreise, Arbeitslöhne, Steuern und Soziallasten bedeutende Steigerungen.

	1925 RM.	1927 RM.
Fabrikanlagekonto	19 456 000	22 572 000
Lagerbestände . . .	4 409 000	18 905 000
Außenstände . . .	3 675 000	9 464 000
Insgesamt	27 540 000	50 941 000

So zeigten binnen zwei Jahren die Konten der Fabrikanlagen, der Lager und der Außenstände nahezu eine Verdoppelung.

Die Aufbringung dieser umfangreichen Mittel wurde für die kaufmännische Leitung der Hanomag zur beherrschenden Aufgabe, und sie gestaltete sich um so schwieriger, je mehr jetzt die Schwäche des deutschen Geld- und Kapitalmarkts — eine Folge der während der Kriegs- und Inflationsjahre eingetretenen Kapitalverwüstung — offenbar wurde.

Zunächst wurde ein Auslandskredit in Höhe von 4 Mill. RM. beschafft. Er war indessen mit einem Zinssatz verbunden, der aus dem ohnehin erschwerten laufenden Betrieb schlechterdings nicht herausgewirtschaftet werden konnte. So mußte das Bestreben dahin gehen, diesen Vorschuß baldigst wieder abzulösen, was 1927 unter großen Schwierigkeiten gelang. Die Mittel hierfür und für eine neue Kapitalanreicherung bot eine 1927 aufgenommene 6%ige Anleihe von 7 Mill. RM., die durch hypothekarische Eintragung auf den Grundbesitz und die Fabrikanlagen sichergestellt wurde. Sodann gelang es 1927, ein festes Darlehn von 1,5 Mill. RM. zu erhalten.

Da andere langfristige Mittel nicht hereinkamen, griff man notgedrungen zu kurzfristigen Bankvorschüssen, deren Höhe im Jahre 1928 einschließlich eines größeren Frachtenstundungskredits auf 2,6 Mill. RM. anwuchs. Ferner wurde der eigene Wechselkredit aufs äußerste angespannt. 1926 beliefen sich die Akzeptverbindlichkeiten auf 1,9 Mill. RM., 1927 schnellten sie auf mehr als 7 Mill. RM. empor und erlangten damit einen gefährlichen Umfang.

Aus dieser Lage suchte man im Jahre 1928 einen Ausweg zu finden, in dem man eine durchgreifende technische Rationalisierung vornahm, die, wie noch darzustellen ist, zur Aufgabe einer Reihe bisher betriebener Arbeitsgebiete führte. Dieser Schritt brachte jedoch fürs erste dadurch eine neue Erschwerung, daß ein großer Teil der jetzt nicht mehr verwendbaren Lagerbestände zu Schrott entwertet wurde. Deshalb wurden außerordentliche einmalige Abschreibungen erforderlich; 1928 ging das Konto der Lager von 18,9 Mill. RM. auf 10,6 Mill. RM. zurück. Weiterhin machte sich diese Entlastung aber doch günstig bemerkbar; die Lager konnten fortan erheblich niedriger gehalten werden, und die Verkürzung der Durchlaufzeit, die sich aus der immer weiter ausgebildeten Serienfabrikation ergab, wirkte sich in gleicher Weise aus.

Von noch einschneidenderer Bedeutung war die Aufgabe des Lokomotivbaus im Jahre 1930/31. Die verhängnisvolle Sachlage, die zu diesem Entschluß zwang, ist im einzelnen an anderer Stelle zu schildern. Mit ihr war gleichfalls eine wesentliche Entwertung der Werksanlagen und der noch vorhandenen Bestände verbunden — allein die letzteren mußten um 2 Mill. RM. abgeschrieben werden; andererseits brachte der Verkauf der Lokomotivquote einen Erlös von 5 250 000 RM.



Kommerzienrat C. Röhrs
1871—1887



Oberingenieur Heusinger von Waldegg
1871—1884



Bankdirektor Kommerzienrat G. Lücke
1876—1910



Bankier R. Schreib
1888—1932

Nr. 47. Mitglieder des Aufsichtsrats der Hanomag



Bankdirektor Kommerzienrat P. Klaproth
1906—1928



Geheimrat Dr.-Ing. G. Barckhausen
1910—1923



Generaldirektor O. Gehres
1923—1932

Nr. 48. Mitglieder des Aufsichtsrats der Hanomag

Entscheidendes war freilich selbst damit nicht gewonnen. Denn inzwischen hatten auch die Betriebsüberschüsse stark abgenommen, und der ohnehin in den ersten Jahren nach der Währungsstabilisierung bescheidene Reingewinn war in einen Verlust umgeschlagen.

1925 bis 1927 hatte man noch stattliche Roherträge von durchschnittlich 8 Mill. RM. im Jahr erzielt. Die Geschäftsunkosten, insbesondere die rasch wieder ansteigenden Löhne und Gehälter, die wachsenden Steuern, die Zinsen und hohe Abschreibungen hatten jedoch schon damals den größten Teil des Rohgewinns aufgezehrt; der jährliche Reingewinn von rd. 200 000 RM. reichte zwar zur Zahlung der Dividende von 6 % auf den geringen Betrag der Vorzugsaktien aus, ließ indessen für die Stammaktien nichts mehr übrig.

In Verbindung mit der erwähnten ersten technischen Umstellung und den hierbei erforderlich werdenden starken Abschreibungen ergab sich im Jahre 1928 ein Verlust von mehr als 5 Mill. RM. Er wurde aus der gesetzlichen Rücklage gedeckt, die damit von 6,5 Mill. RM. auf 1,4 Mill. RM. sank.

Bis zum Jahre 1930 schrumpften die Betriebsüberschüsse auf 3,8 Mill. RM., also auf die knappe Hälfte zusammen. 1929 und 1930 entstanden damit erneute Verluste, die zuletzt die Höhe von 3,7 Mill. RM. erreichten. Zu ihrer Tilgung wurde die gesetzliche Rücklage mit 670 000 RM. herangezogen; jetzt war auch der letzte Rest von Reserven aufgezehrt, so daß zur weiteren Bereinigung der Bilanz nur noch das Mittel einer Kapitalzusammenlegung übrig blieb.

Dieser Schritt ward 1931 vollzogen. 890 000 RM. eigene Aktien, über die die Hanomag auf Grund vorausgegangener Rückkäufe verfügte, wurden hierbei vorweg getilgt. Ferner wurden die verbleibenden Stamm- und Vorzugsaktien im Verhältnis 3 zu 2 zusammengelegt. Das Aktienkapital ward auf 8 740 000 RM. Stammaktien und 260 000 RM. Vorzugsaktien, insgesamt also auf 9 Mill. RM. zurückgeführt, womit der Vorkriegsstand nahezu wieder erreicht war.

Mit diesen Maßnahmen ergab sich ein Buchgewinn von 5,5 Mill. RM. Hinzu kam, wie schon erwähnt, der Erlös aus dem im Januar 1931 erfolgten Verkauf der Lokomotivquote mit 5,25 Mill. RM. Aber selbst diese Mittel reichten nicht mehr aus, um das finanzielle Gleichgewicht wieder herzustellen. Obwohl neben den laufenden Abschreibungen einmalig 9 Mill. RM. auf Anlagewerte, Vorräte, Wertpapierbestände und Disagio-Konto gekürzt wurden, verblieb 1931 ein Verlustvortrag von 5,5 Mill. RM.

Diese überaus schwierige Lage war inzwischen im Sommer 1931 durch den Ausbruch der deutschen Kreditkrise verschlimmert worden. Sie traf die Hanomag um so mehr, als ihre kurzfristigen Verbindlichkeiten unterdessen erneut stark angeschwollen waren. Ende 1931 hatten ihre Akzepte den Betrag von

fast 3 Mill. RM. erreicht und die Bankschulden beliefen sich auf 4,4 Mill. RM. Zusammen mit der langfristigen Hypothekaranleihe ergab sich eine Gesamtschuld von rd. 14 Mill. RM. gegenüber 9 Mill. RM. Aktienkapital.

Auch die Substanz des Werks war in der Zwischenzeit weiter eingeschrumpft.

	1929 RM.	1931 RM.
Fabrikanlagen	20 352 000	12 005 000
Lagerbestände	8 714 000	4 700 000
Außenstände, Wechsel- und Wertpapierkonto	5 574 000	5 646 000
Vermögenswerte insgesamt	34 640 000	22 351 000

Den letzten Stoß gab die ablehnende Haltung der Bankverbindungen. Diese weigerten sich im Herbst 1931, der Hanomag den gewohnten Überbrückungskredit zu gewähren, den das Geschäft in Autos und Schleppern im Hinblick auf die übliche frühjahrmäßige Absatzbelebung voraussetzte. Auch die Verbindung, die die Bergbau-Aktien-Gesellschaft Lothringen, Hannover, inzwischen mit der Hanomag eingegangen hatte und auf die noch zurückzukommen ist, bot in dieser Lage keine Hilfe. Im Gegenteil, Lothringen war inzwischen selbst in finanzielle Schwierigkeiten geraten, was auf die erwähnten Entschlüssen der Banken betreffs der Hanomag nicht ohne Einfluß blieb.

So gab es schließlich keinen Ausweg mehr. Der letzte bittere Entschluß mußte gefaßt werden. „Unsere Gesellschaft“, so führte der Geschäftsbericht von 1931 aus, „durch die vorhergehenden Verlustjahre geschwächt und infolge der Absatzschrumpfung auf allen ihren Geschäftsgebieten in der Ausnutzung der Leistungsfähigkeit des Werks auf das empfindlichste gestört, in der Verringerung ihrer Läger behindert und von erheblichen Zahlungsausfällen betroffen, sah sich am 17. Dezember 1931 gezwungen, ihre Zahlungen einzustellen.“

Mit den Gläubigern wurde ein Vergleich getroffen, wonach ihnen 40% ihrer Forderungen in festgelegten Raten ausgezahlt wurden. Damit wurden Buchwerte von 2,6 Mill. RM. für Abschreibungen frei. Auch mit den Inhabern der Hypothekar-Anleihe kam eine Vereinbarung zustande, die Zinsermäßigungen und Erleichterungen für die Tilgungen mit sich brachte.

Um den Betrieb, wenn auch in engeren Grenzen, fortzuführen und die Gesellschaft nach und nach von ihren Schulden zu befreien, zugleich aber die Gewinnung neuer Mittel für einen Wiederaufbau vorzubereiten, wurden die verbliebenen Hauptabteilungen an eine „Hanomag Automobil- und Schlepperbau G. m. b. H.“ verpachtet. Mit dieser G. m. b. H. wurde im Sommer 1932

Bilanzstatistik

	Fabrik- anlagen	Bestände an Vorräten und Fabrikaten	Außen- stände	Wert- papiere	Kasse und Wechsel	Aktien- kapital
	RM.	RM.	RM.	RM.	RM.	RM.
1924/25	19 456 000	4 409 000	3 675 200	525 500	313 000	14 466 600
1925/26	19 969 800	9 391 400	4 974 000	362 500	247 600	14 466 600
1926/27	22 572 300	18 905 100	10 214 300	379 000	257 300	14 466 600
1927/28	21 921 800	10 638 600	7 857 100	543 300	154 300	14 466 600
1928 II	21 382 200	8 441 300	6 013 100	581 300	100 100	14 466 600
1929	20 351 900	8 713 700	5 567 500	533 500	136 100	14 466 600
1930	19 573 300	9 721 100	4 357 500	590 400	300 800	14 466 600
1931	12 005 300	4 700 000	1 875 600	50 600	3 747 700	9 000 000
1932	10 016 000	1 598 100	1 090 000	53 100	3 763 600	9 000 000
1933	8 569 500	1 124 900	445 200	20 700	120 500	9 000 000
1934	8 287 000	2 173 900	7 660 000	14 000	598 600	10 000 000

ein Pachtvertrag in Verbindung mit einem Verwertungsvertrag geschlossen, der die notwendigsten Mittel zur Aufrechterhaltung des Werks und zur Zahlung der laufenden Verbindlichkeiten, insbesondere auch der Tilgungsraten aus dem Vergleichsverfahren, erbrachte.

Das Jahr 1932 bedeutete den Tiefpunkt dieser katastrophalen Entwicklung.

Wie 1933, das Jahr der nationalen Erneuerung Deutschlands, für die deutsche Gesamtwirtschaft die Wendung zum Besseren brachte, so leitete es auch für die Hanomag den Wiederaufstieg ein.

Die allgemeine Belebung der Konjunktur kam ihr zugute. Die Verschleuderung der Vermögenswerte, die unter dem schweren Druck der vorausgegangenen Jahre erfolgt war, nahm ein Ende. Die Verwertung der überflüssig gewordenen Bestände ward ebenfalls erleichtert. So konnten die fälligen Vergleichsquoten 1933 pünktlich bezahlt und 1934 gänzlich getilgt werden. Gleichzeitig wurde die Anleihe von 7 Mill. RM. auf 5,6 Mill. RM. vermindert.

Damit nahte der Zeitpunkt für eine endgültige Bereinigung der Bilanz. Die Generalversammlung vom 26. Juni 1934 beschloß eine zweite, gründliche Sa-

1925 bis 1934

Rücklagen	Anleihen und Darlehen	Ver- schiedene Rück- stellungen	Bank- schulden und Akzepte	Sonstige Ver- pflichtungen	Gewinn, Verlust bzw. Verlust- vortrag (—)	Dividende	
						Vor- zugs- Aktien	Stamm- Aktien
RM.	RM.	RM.	RM.	RM.	RM.	%	%
7 005 100		2 000		6 722 000	182 900	6	0
6 465 100	3 721 700	1 436 900	1 915 400	6 633 100	306 400	6	0
6 465 100	8 500 000	1 932 700	7 158 900	13 513 300	291 400	6	0
6 465 100	9 000 000	1 738 600	6 072 300	8 468 900	—5 096 600	0	0
1 368 500	8 800 000	1 607 400	4 233 300	6 030 100	12 100	0	0
1 368 500	8 800 000	1 132 700	4 311 200	5 921 400	— 697 600	0	0
670 800	8 800 000	1 350 500	5 416 300	7 574 200	—3 735 200	0	0
	6 752 900	1 900 600	7 348 500	2 869 000	—5 522 200	0	0
	6 537 500	585 300	4 367 800	1 953 800	—5 923 800	0	0
	6 339 400	1 311 200	570 500	602 500	—7 542 900	0	0
	6 434 900	2 288 300	130 000	935 000		0	0

nierung. Sie führte zu einer Zusammenlegung des Aktienkapitals im Verhältnis 10 zu 1, was eine Verringerung von 9 Mill. RM. auf 900 000 RM. bedeutete. Der erzielte Buchgewinn von 8,1 Mill. RM. wurde zur Deckung der zwischenzeitlichen Verluste und zum völligen Ausgleich der inzwischen noch auf den Anlagekonten eingetretenen Wertminderungen verwandt. Jetzt konnte auch der die freie Betätigung der Werksleitung hemmende Pachtvertrag zur Lösung gebracht werden. Der Auto- und Schlepperbau wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1935 wieder auf die Hanomag übertragen.

Durch die bisher getroffenen Maßnahmen war zwar die Bilanz bereinigt worden, indessen waren damit noch keine neuen Mittel gewonnen, während sich, mit dem Wiederanstieg von Erzeugung und Umsatz, der Mangel an Betriebskapital verstärkt fühlbar machte. Darum beschloß eine weitere Generalversammlung vom 18. Oktober 1934 die Umwandlung der noch vorhandenen Vorzugsaktien in Stammaktien und die Erhöhung des auf 900 000 RM. verringerten Aktienkapitals auf 10 Mill. RM. Zugleich wurde auf die neuen Aktien eine erste Anzahlung von 25 % geleistet. Damit war für das Werk eine neue, kräftige und gesunde Entfaltung auf einer bereinigten, sicheren und erbreiterten finanziellen Basis eingeleitet.

AKTIENMEHRHEITEN UND PERSONALIEN

Mit diesen wechselvollen Schicksalen waren zugleich entscheidende Änderungen in den leitenden Stellen der Hanomag und in der Zusammensetzung ihrer Aktionäre wie ihres Aufsichtsrats verbunden.

Die Inflation hatte hier wie anderwärts altgewohnte Besitzverhältnisse gesprengt, andererseits mancherlei Neubildungen und Zusammenschlüsse gefördert. Vor allem am Aktienmarkt hatten sich derartige Umschichtungen vollzogen.

So hatte die Firma Henschel & Sohn G. m. b. H. in Kassel ein Paket von Hanomag-Aktien zusammengekauft. Es handelte sich dabei um die hier schon mehrfach erwähnte größte deutsche Lokomotivfabrik, die im Jahre 1810 gegründet, fast zu gleicher Zeit wie Egestorffs Maschinenfabrik die Herstellung von Lokomotiven aufgenommen und im Deutschen Lokomotiv-Verband seit dessen Bestehen über die höchste Beteiligungsquote verfügt hatte. Aus dieser finanziellen Beteiligung entwickelte sich weiterhin ein Interessenvertrag zwischen Hanomag und Henschel, der bezweckte, die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit beider Werke zu steigern. Zugleich erhielt diese Verbindung einen sichtbaren Ausdruck im Aufsichtsrat der Hanomag. Geheimrat Karl Henschel trat 1922 in ihn ein und hat ihm bis zum Jahre 1924 angehört.

Ein anderer gewichtiger Posten von Hanomag-Aktien hatte sich in den Händen eines Konsortiums angesammelt, das, aus Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands der Hanomag bestehend, seit 1921 auch über die zuvor geschaffenen Vorzugsaktien verfügte.

Ohne auf Einzelheiten einzugehen, seien die weiteren Schicksale dieser Besitzstücke kurz geschildert. Einen wesentlichen Einfluß auf den Gang der Dinge nahm P. Klaproth, seinerzeit Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hanomag und zugleich Direktor der inzwischen in eine Filiale der Deutschen Bank, Berlin, umgewandelten Hannoverschen Bank, ferner Mitglied des Aufsichtsrats der Bergbau-Aktien-Gesellschaft Lothringen.

Diese letztere Gesellschaft war im Jahre 1920 aus der Gewerkschaft Lothringen hervorgegangen, die eine Reihe von Kohlenzechen in Westfalen betrieb und über weitere, noch nicht aufgeschlossene Kohlenfelder verfügte. Unter der Initiative des Vorsitzenden ihres Aufsichtsrats Generaldirektor Otto Gehres war die Bergbau-Aktien-Gesellschaft Lothringen in jener Zeit in einer starken Ausdehnung begriffen, die einerseits bestimmt war, ihre Steinkohlengrundlage zu erbreitern, andererseits Anschluß in der Richtung der eisenschaffenden und eisenverarbeitenden Industrie zu gewinnen. So war 1920/21 zwischen der Bergbau-Aktien-Gesellschaft Lothringen in Bochum, den Essener Steinkohlenberg-

werken A.-G. in Essen und der Henschel & Sohn G.m.b.H. in Kassel eine Interessengemeinschaft abgeschlossen worden. Nunmehr tat die Bergbau-Aktien-Gesellschaft Lothringen einen weiteren Schritt in der letztgenannten Richtung: durch Vermittlung Klaproths erwarb sie einesteils von dem erwähnten Konsortium, andererseits von der Firma Henschel deren Bestände an Hanomag-Aktien und ward auf diese Weise zum Hauptaktionär der Hanomag.

Damit waren weitere Änderungen im Aufsichtsrat der Hanomag verbunden. 1923 trat Otto Gehres, die führende Persönlichkeit im Lothringen-Konzern, in ihn ein. 1925 wurden hinzugewählt: Jakob Kleynmans, Generaldirektor der Gewerkschaft Ludwig, Recklinghausen, die inzwischen ebenfalls zu Lothringen Beziehungen angeknüpft hatte und deren Grubenvorstand auch P. Klaproth angehörte, ferner Bergwerksbesitzer Fritz Funke, Berlin, als Großaktionär der Essener Steinkohlenbergwerke.

Nachgetragen sei, daß inzwischen Geheimrat G. Barckhausen, der seit 1910 im Aufsichtsrat gesessen hatte, 1923 gestorben war; die Hanomag verlor mit ihm einen Berater von hoher technisch-wissenschaftlicher Bedeutung.

1924/25 trat Baurat E. Metzeltin aus dem Vorstand in den Aufsichtsrat über. 1926 kam Bankdirektor Dr. Kurt Schoeller, Berlin, hinzu.

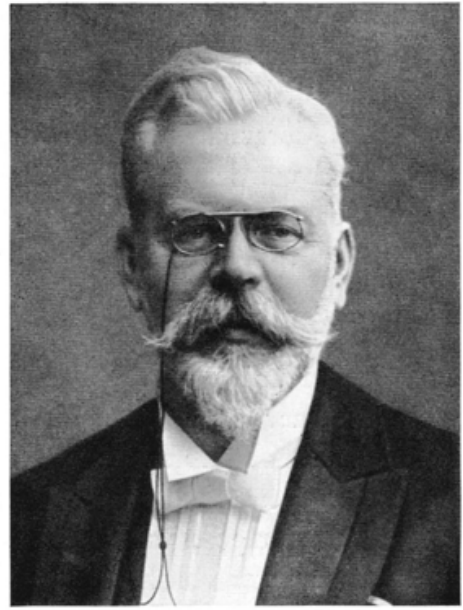
Eine Reihe weiterer Veränderungen fiel in die Jahre 1928 bis 1932. Zunächst schied Kommerzienrat P. Klaproth im Herbst 1928 aus dem Aufsichtsrat aus. Statt seiner übernahm Otto Gehres den Vorsitz. Zugleich wurden als neue Mitglieder optiert: Admiral a. D. Johannes von Karpf, der zugleich den stellvertretenden Vorsitz übernahm, und Bankdirektor Wilhelm Wilke, Hannover, der aber nur kurze Zeit in diesem Kreis verblieb. Im Sommer 1932 starb Otto Gehres.

Auf Grund der Notverordnung vom 19. September 1931, die eine Reform des Aktienrechts vorbereitete, mußte mit der Generalversammlung, die über die Bilanz des Jahres 1931 entschied, bei allen Aktiengesellschaften ein neuer Aufsichtsrat gebildet werden. So trat auch derjenige der Hanomag zurück, und damit schieden die übrigen Vertreter des Lothringen-Konzerns, Generaldirektor J. Kleynmans und Fritz Funke, aus, desgleichen Baurat Metzeltin und Bankier Schreib. Ein Zwischenzustand folgte, währenddessen der Aufsichtsrat aus dem inzwischen zugewählten Rechtsanwalt Dr. Will, ferner aus Admiral v. Karpf und Dr. Schoeller bestand. Es war die Zeit nach erfolgter Zahlungseinstellung, nach Verpachtung der Automobil- und Schlepperbau-Abteilungen — eine Zeit völliger Unklarheit über die weitere Zukunft.

Inzwischen waren innerhalb des Lothringen-Konzerns ebenfalls einschneidende Änderungen eingetreten. Die 1921 mit den Essener Steinkohlenbergwerken A.-G. und mit Henschel & Sohn geschlossene Interessengemeinschaft war gelöst worden; sie hatte sich wie die meisten gleichartigen Gebilde nicht bewährt.



Generaldirektor K. Stockhausen
1876—1900



Generaldirektor Dr.-Ing. E. h. E. Heller
1895—1909



Direktor Dr.-Ing. E. h. Baurat E. Metzeltin
1907—1924

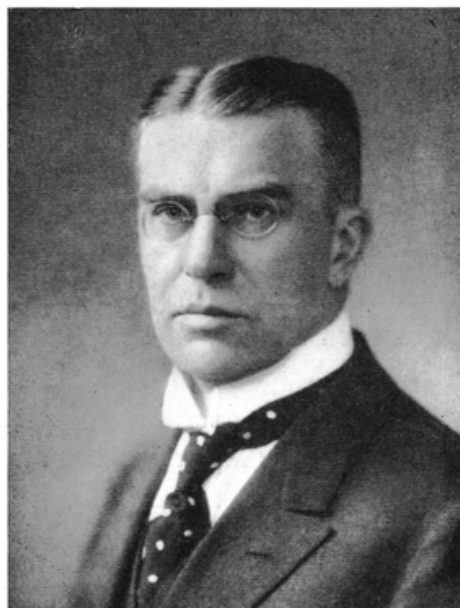


Generaldirektor Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. G. ter Meer
1907—1926

Nr. 49. Mitglieder des Vorstandes der Hanomag



Direktor A. Mittenzwei
1913—1926



Direktor H. Hinnenthal
1919—1925



Direktor Dipl.-Ing., Dr.-Ing. E. h. M. Ott
1921—1932



Direktor O. Basson
1925—1931

Nr. 50. Mitglieder des Vorstandes der Hanomag

Sodann hatten sich für Lothringen seit dem Ausbruch der Wirtschaftskrise Schwierigkeiten ergeben, die zu finanziellen Entlastungen nötigten. So kam es zu einem neuen Besitzwechsel der Hanomag-Aktienmehrheit. Ihr Erwerber wurde schließlich der Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation, Bochum.

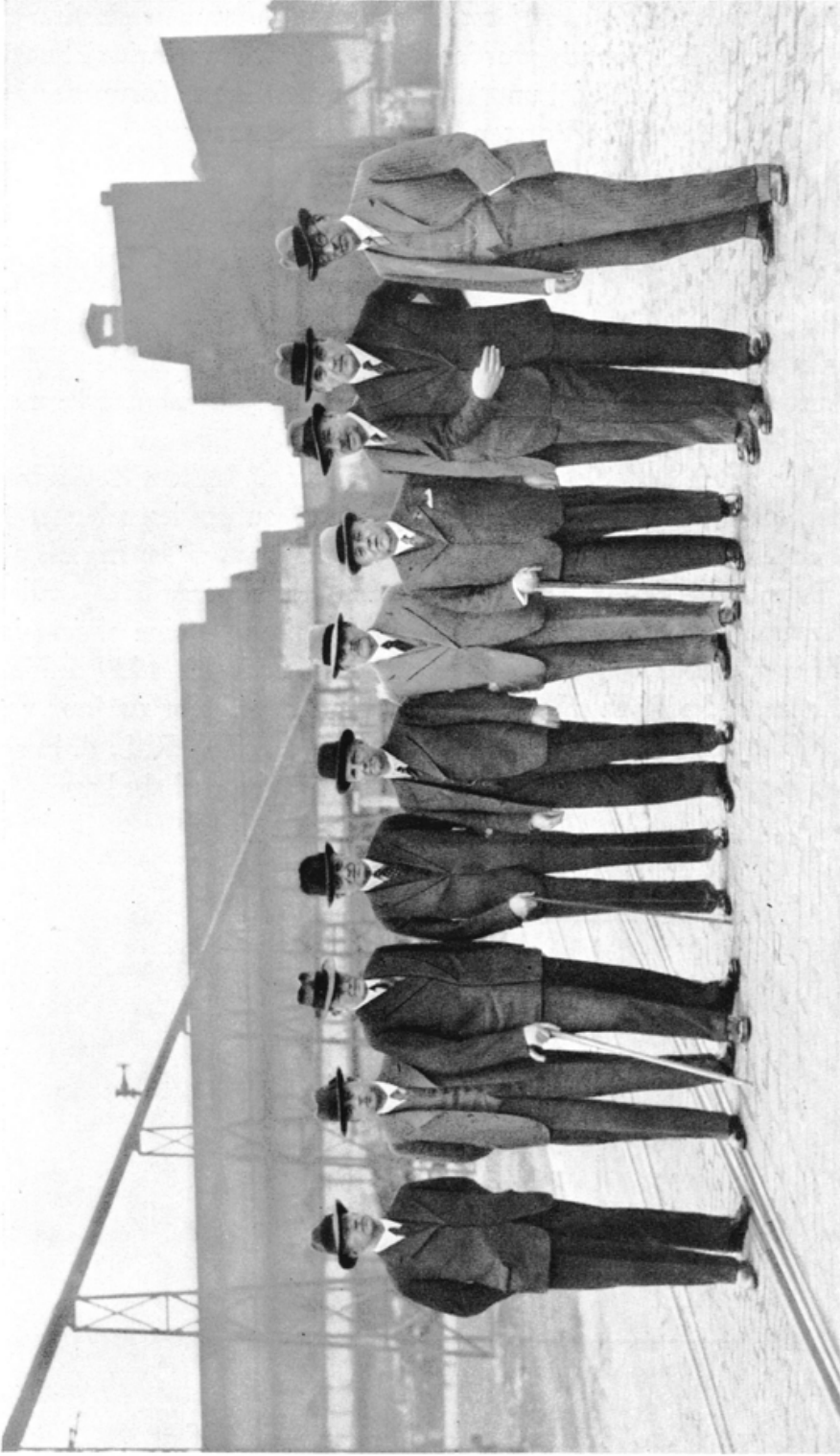
Der Bochumer Verein war es, der nun auch die bereits geschilderte zweite Sanierung der Hanomag, die endgültige Bereinigung der Bilanz und die Zuführung neuer finanzieller Mittel bewirkte. In Verbindung hiermit erfolgte eine letzte Veränderung innerhalb des Aufsichtsrats. Dr. Will und Dr. Schoeller schieden aus, und im Juni 1934 bildete sich der Aufsichtsrat neu in folgender Zusammensetzung:

Generaldirektor Dr. Albert Vögler
General der Inf. a. D. W. Fleck,
Geheimrat Dr. H. v. Flotow,
Admiral a. D. J. v. Karpf,
Direktor Dr. Ernst Poensgen,
Staatsrat Dr. Fritz Thyssen.

Der Vorstand der Hanomag bestand zu Beginn dieses Zeitabschnitts, im Jahre 1924, aus Dr. G. ter Meer, Baurat Dr. E. Metzeltin, A. Mittenzwei, Regierungsbaumeister H. Hinnenthal und Dipl.-Ingenieur M. Ott. Am 30. Juni 1924 schied Baurat Metzeltin aus dem Vorstand aus, nachdem er ihm zweiundzwanzig Jahre lang angehört hatte. In Anerkennung seiner Verdienste um die Hanomag und um seine praktischen Erfahrungen und seine wissenschaftliche Kraft dem Werk zu erhalten, wurde er in den Aufsichtsrat gewählt. Gleichzeitig wurde Direktor ter Meer zum Generaldirektor ernannt. 1925 verließ H. Hinnenthal auf eigenen Wunsch den Vorstand. Sodann traten 1926 nach mehr als 30jähriger verdienstvoller Tätigkeit A. Mittenzwei sowie Generaldirektor G. ter Meer, der weit über Hannovers Grenzen hinaus sich als Industrieführer Ansehen erworben hatte, in den Ruhestand.

Damit verblieb als einziges der bisherigen Vorstandsmitglieder Dipl.-Ingenieur Max Ott, und es ergab sich die Notwendigkeit mehrfacher neuer Berufungen. 1925 trat als Mittenzweis Nachfolger Ingenieur Otto Basson ein, ferner als kaufmännischer Direktor Max Koch sowie 1927 in gleicher Eigenschaft Dr. Alfred Voß. Von ihnen schied M. Koch bereits 1929 wieder aus. O. Basson folgte 1931 und A. Voß 1932. Im letzteren Jahr legte auch M. Ott, dem die Hanomag durch zwei Jahrzehnte den Aufschwung ihres Dampfkesselbaus zu danken gehabt hatte, sein Amt nieder.

Inzwischen war 1928 der bisherige Abteilungsdirektor für die Abteilung Lokomotivbau, Ingenieur Erich Najork, in den Vorstand berufen worden. Nach dem Austritt von M. Ott und Dr. Voß war er mithin seit 1933 das einzige Vorstandsmitglied, bis mit der gesamten Neuordnung der Hanomag im Herbst



Nr. 51. Aufsichtsrat und Vorstand 1935

Von links nach rechts: Direktor Dr. Korte (V), Direktor Najork (V), Geheimrat Dr. v. Flotow (A), Staatsrat Dr. Thyssen (A), Direktor Plumpe (V), General der Infanterie a. D. Fleck (A), Admiral a. D. v Karpf (A), Generaldirektor Dr. Borbet (V), Generaldirektor Dr. Vögler (A), Direktor Dr. Poensgen (A)
(A = Aufsichtsratsmitglied, V = Vorstandsmitglied)

1934 weitere Berufungen erfolgten. Der Vorsitzende des Vorstands des Bochumer Vereins, Dr. Walter Borbet, trat jetzt, entsprechend den neuen Besitzverhältnissen, an die Spitze. Gleichzeitig wurden Dipl.-Ingenieur Heinrich Plumpe, bisher beim Bochumer Verein tätig, und Kaufmann Dr. Ernst Korte, der der Hanomag seit 1926 angehörte, zu Vorstandsmitgliedern ernannt.

GESAMTENTWICKLUNG DER BESCHÄFTIGUNG

Seit der Währungsstabilisierung waren auch die Wertziffern der Geschäftsumsätze wieder in sich vergleichbar geworden. So läßt die nachstehende Zahlenreihe die Gesamtbeschäftigung der Hanomag im letzten Jahrzehnt erkennen. Die beigegebenen Zahlen der Gefolgschaft bestätigen diese Bewegung.

Die ersten beiden Jahre nach der Inflation zeigten mit 27 Mill. RM. Gesamtumsatz etwa den gleichen Umfang, den das Jahr 1913 aufgewiesen hatte. In den beiden folgenden Jahren, bis 1927/28, hob sich der Umsatz kräftig bis auf 50 Mill. RM. Es war die Zeit, in der die deutsche Gesamtwirtschaft — allerdings auf der unsicheren Grundlage von Auslandskrediten — eine allgemeine Konjunkturbelebung erfuhr. Während diese letztere noch bis 1929 anhielt, trat bei der Hanomag der Rückschlag schon 1928 ein. Von Jahr zu Jahr verringerte sich der Umsatz. Bis 1932 sank er auf knapp 11 Mill. RM., d. h. auf einen Stand, wie ihn das Werk etwa dreißig Jahre zuvor innegehabt hatte.

	Umsatz RM.	Gefolgschaft
1923/24	.	6266
1924/25	27 863 800	4614
1925/26	27 321 100	3591
1926/27	40 924 500	5714
1927/28	50 311 100	5488
1928 II	18 487 100	3549
1929	39 550 400	3435
1930	36 487 600	3401
1931	33 035 700	2994
1932 ¹⁾	10 906 800	1260
1933 ¹⁾	18 629 100	1890
1934 ¹⁾	32 250 000	3220

¹⁾ Einschließlich der verpachteten Abteilungen

Die Gefolgschaft war im Höhepunkt der Inflation auf fast 9000 angewachsen. Mit der Wiederkehr geordneter Verhältnisse ergab sich die dringende

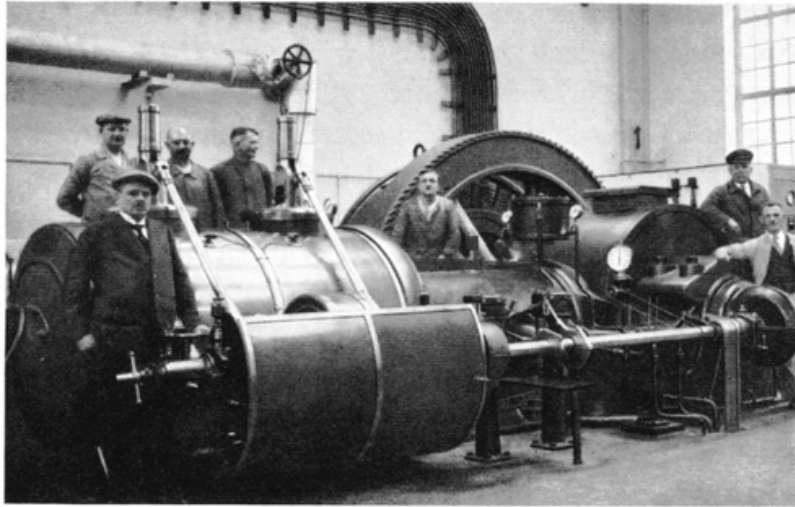
Notwendigkeit, ihre Zahl einzuschränken. So wurde sie bis 1926 auf 3600 zurückgeführt — dies ebenfalls ein Stand, wie er um 1913 vorhanden gewesen war. Die Mengenkonjunktur der Jahre 1927 und 1928 brachte noch einmal eine Erhöhung auf 5700 mit sich. Dann setzte ein immer schärferer Abbau ein und 1932 verblieben nur noch 1260 Mann.

1933 ward mit der Wendung zum Besseren sowohl der Umsatz wie die Beschäftigungszahl nahezu verdoppelt, und 1934 hielt dieser Anstieg an.

Diese außerordentlichen Schwankungen waren mit tiefgreifenden Änderungen des Arbeitsprogramms verbunden. Wenn auch die Entwicklung, die die Hanomag in diesen zehn Jahren nahm, in ihrer großen Linie einen ähnlichen Verlauf zeigt wie die Konjunkturlinie der Gesamtwirtschaft, und wenngleich in der letzteren auf eine Hochkonjunktur seit 1930/31 ein schwerer Absturz folgte, so waren doch die Erschütterungen, denen sich die Hanomag auf ihrem eigensten Arbeitsgebiet ausgesetzt sah, besonders groß. Das Lokomotivgeschäft, ihr Hauptzweig, verfiel aus Gründen, die noch darzulegen sind, gänzlich. Andere Strukturwandlungen vollzogen sich im allgemeinen Maschinenbau und in weiteren Sondererzeugnissen des Werks. Neue Arbeitszweige mußten unter den größten Schwierigkeiten aufgenommen werden. Dazu kamen jene bereits geschilderten Einengungen und Hemmungen, welche die sich mehr und mehr verschlechternde Finanzlage der Firma einem tatkräftigen technischen Ausbau entgegenstellte. So ist die technische und Produktionsentwicklung der Hanomag in den letzten zehn Jahren ebenfalls durch Änderungen und Umstellungen gekennzeichnet, die man in früheren Zeiten, insbesondere in den geordneten Verhältnissen der Vorkriegszeit, in keiner Weise gekannt hatte.

DIE ERSTE RATIONALISIERUNG 1928

Bereits zu Zeiten Georg Egestorffs war das Arbeitsprogramm seiner Maschinenfabrik durch eine besonders große Vielseitigkeit gekennzeichnet gewesen, und die Hanomag hatte mit der Aufnahme zahlreicher Sondererzeugnisse diesen Zustand in den folgenden Jahrzehnten erhalten. Hier nun kam es in Hannover im Jahre 1928, wie zur gleichen Zeit bei vielen anderen deutschen Industrien und industriellen Werken, zu einer ersten Rationalisierung. Der Vorstand begründete sie folgendermaßen: „Wir sind zu der Überzeugung gekommen, daß bei den bestehenden Verhältnissen einerseits und der großen Verschiedenheit und der Vielheit unserer Erzeugnisse andererseits der größere Absatz nicht das Allheilmittel für eine Rentabilität ist. Die technische Entwicklung auf den meisten Gebieten des Maschinenbaus im weitesten Sinne hat in den letzten Jahren ein Tempo eingeschlagen, welches dauernd große Aufwendungen



Nr. 52.

Einzylinder-Hochdruck-Gegendruck-Dampfmaschine

von 1800 PS, gebaut 1927

Zylinderdurchmesser 550 mm

Ausgenutzter Dampfdruck 40–13 kg/cm²

Kolbenhub 730 mm

Umdrehungszahl 167 min

an ernstester Forscherarbeit und Geldmitteln erforderlich macht, die soeben mit großen Kosten geschaffene Maschinentypen als veraltet beiseite schiebt. Die wenigen Bedarfsfälle, die an den Markt kommen, finden soviel Bewerber, daß das Preisniveau niedergedrückt wird, obwohl die vermehrten Projekt- und Vertriebskosten und die Garantierisiken erhöhte Preise bedingen. Wir haben es daher für richtig gehalten, gewisse Fabrikationszweige aufzugeben und uns nur auf den Bau von vier Erzeugnissen zu beschränken, in denen wir mitführend sind:

Lokomotiven, Dampfkessel, Schlepper und Kleinautos.“

Der Dampfmaschinenbau,

den Georg Egestorff seinerzeit begründet hatte, fand damit ein Ende. Über einige der letzten Leistungen sei noch berichtet.

Wie schon bemerkt, hatte die Hanomag im Kriege den Bau von Schiffsmaschinen wieder aufgenommen.

Auf dem Gebiet des Kraftmaschinenbaus hatte sich seither der Kampf zwischen der älteren Dampfmaschine und der inzwischen zu hohen Leistungen entwickelten Turbine erheblich verschärft. Eine Glanzleistung der Hanomag in diesem Wettstreit war die 1927 für den Betrieb Kelheim (Donau) der Zellstoff-

fabrik Waldhof gebaute 1800 PS-Einzylinder-Hochdruck-Gegendruck-Dampfmaschine; sie arbeitete mit einer Eintrittsspannung von 40 kg/cm^2 .

Auf die Dauer blieb indessen bei großen und größten Anlagen die Dampfmaschine der Turbine gegenüber im Hintertreffen. Nur die Anlagen für kleine Leistungen benötigten noch Dampfmaschinen — soweit nicht auch sie elektrischen Strom bezogen — und im Gebiet der einfachen Maschinen war die Zahl der Hersteller zu groß, als daß man auf einen nennenswerten wirtschaftlichen Erfolg hätte rechnen können.

Desgleichen rentierte sich eine andere Besonderheit der Hanomag, die Schleudermaschine, nicht mehr.

So wurde 1928 der Dampfmaschinenbau und der Schleudermaschinenbau an die Braunschweigische Maschinenbau-Anstalt A.-G., Braunschweig, bzw. an die J. A. Maffei A.-G., München, abgegeben.

Gleichzeitig wurde der Bau von Tragpflügen, Werkstatteinrichtungen, Kort-Hämmern, Glasmaschinen und Schaufelmaschinen eingestellt.

Der Dampfkesselbau

Dagegen schien der Kesselbau zunächst noch weiter aussichtsreich zu sein, obwohl er 1925 bis 1927 unter schlechten Preisen litt und die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen bei weitem nicht ausgenutzt werden konnte.

Die Aufnahme des Schiffsmaschinenbaus hatte auch die Lieferung von Schiffskesseln und anderen Großwasserraumkesseln, Rohrleitungen und Feuerungen mit sich gebracht. An erste Stelle aber war der Bau von Steilrohrkesseln gerückt. Wenngleich seine Heizflächen nicht mehr wuchsen, so gelangen doch weitere Erhöhungen des Dampfdrucks und der Verdampfung. Während gegen Ende des Krieges schon Drücke von 25 kg/cm^2 und darüber üblich waren, wurden 1926 solche von 30 bis 60 kg/cm^2 und 1928 solche von 40 bis 100 kg/cm^2 die Regel. Diese hohen Drücke wurden erst durch die Verwendung nahtlos gepreßter, gezogener und schließlich geschmiedeter Hochdrucktrommeln aus hochwertigen Baustoffen möglich. Für die Erhöhung der Verdampfung war Bedingung, den Wasserumlauf im Kessel sorgfältig zu regeln, was schrittweise durch entsprechend geänderte Anordnung der Trommeln und Rohrstränge erreicht wurde. Abbildung 52 zeigt einen solchen Kessel von 60 m^2 Heizfläche; vom Aschenflug aus gemessen beanspruchte er eine Höhe von 18 m.

Besondere Schwierigkeiten bot bei den großen Kesseln die zweckmäßige Ausbildung der Wanderroste, die ja oft über 30 m^2 Fläche besaßen. Hier war bereits 1919 die Ausbildung einer eigenen Bauart gelungen. Die Verdampfungsziffern waren inzwischen auf über 50 kg/m^2 gesteigert. Einen wesentlichen Fort-

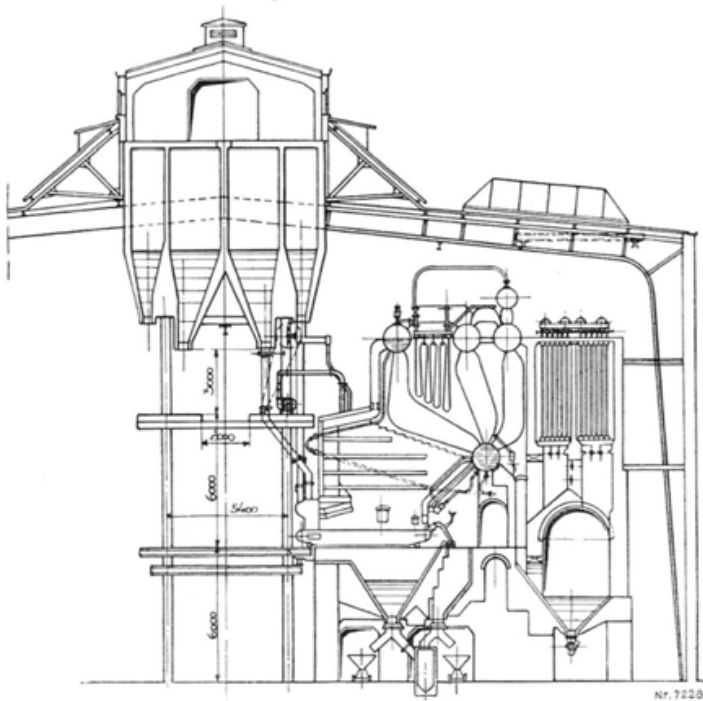
schritt brachten sodann die Erfahrungen über die strahlende Wärmewirkung namentlich im Lokomotivbau; sie führten etwa 1928 zu einer Erhöhung der Verdampfung auf 75 bis 100 kg/m² Heizfläche.

Die Hanomag hatte durch die geschilderte Fortbildung des Steilrohrkesselbaus ihre maßgebende Stellung auf diesem Gebiet gefestigt, und große Aufträge flossen ihr nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus dem Ausland zu. 1928 wurden z. B. Luxemburg, Holland, Österreich, Rußland und Columbien, 1929 überdies Frankreich, Finnland und Venezuela als Abnehmer genannt. Seit 1930 kamen beträchtliche Aufträge aus Rußland hinzu — 1930 entfielen von einem Wechselobligo von 10,9 Mill. M. allein 8,2 Mill. M. auf Russenwechsel. Dann ließ auch dieses Geschäft nach; 1932 waren es 4,5 Mill. M. und 1933 nur noch 105 000 M.

Inzwischen war im inländischen Absatzgebiet ebenfalls ein starker Rückschlag erfolgt. Der allgemeine Kapitalmangel nötigte die Abnehmer, an sich wünschenswerte Pläne zur Erneuerung ihrer veralteten Wärme- und Kraftanlagen zurückzustellen. Die Preise sanken. Gerade hier galt das oben Gesagte, daß die Kosten der Entwürfe und die langen, scharfen Garantiebedingungen „in schreiendem Mißverhältnis“ zu den großen Risiken standen. „Die Bearbeitung der zahlreichen Anfragen auf neuzeitliche Kesselbauten durch große Pro-

jektierungen bedeutete infolgedessen zum weitaus größten Teil Leerlaufarbeit, die in den Archiven der Kundschaft verschwindet, zum kleineren Teil Vorarbeit und Hoffnung auf etwaige künftige bessere Geschäftslage, welche Neu-Anschaffungen gestattet.“

Selbst diese Hoffnung trog. 1931 gestaltete sich die Lage geradezu verhängnisvoll. Das Inlandsgeschäft geriet nach der Bankenkrise im Sommer dieses Jahres fast völlig ins Stocken; auch das Auslandsgeschäft kam mit dem weiteren Umsichgreifen



Nr. 53. Hanomag-Steilrohrkessel

600 m² Heizfläche für Dampfspannung von 28 kg/cm²,
geliefert 1926 an die Bergbau-Aktiengesellschaft Lothringen.

der Weltwirtschaftskrise, mit der Loslösung der englischen Währung vom Goldstandard, mit Einfuhrverboten und Einfuhrkontingenten nahezu ganz zum Erliegen.

Als 1932 der Auto- und Schlepperbau verpachtet wurde, glaubte der Vorstand den Kesselbau in kleinerem Rahmen und in Anpassung an die scharf zusammengeschrumpften Verhältnisse noch selbständig weiter betreiben zu können. Aber die damit erzielten Ergebnisse standen in keinem Verhältnis zu den laufenden Unkosten, zumal die verschiedenen Verbände, wie der Wasserrohrkessel-Verband, der Verband Deutscher Dampfkessel- und Apparate-Bauanstalten u. a., ihre bisherigen Preisbindungen fallen ließen. Hiervon wurden am meisten die finanziell schwachen Werke betroffen, zu denen jetzt auch die Hanomag gehörte. Dies und noch mehr der Umstand, daß die umfangreichen Einzelaufträge bei den immer ungünstiger werdenden Zahlungsbedingungen die Bereitstellung großer Kredite erforderten, über die die Hanomag nicht mehr verfügen konnte, nötigte schließlich Ende 1932 dazu, auch diesen ehemals blühenden Geschäftszweig aufzugeben. Die Modelle und Archive wurden an die Firma Deutsche Babcock & Wilcox Werke, Oberhausen (Rhld.), verkauft.

DER LOKOMOTIVBAU

Ungleich einschneidender und verhängnisvoller war das Schicksal, von dem das Lokomotivgeschäft der Hanomag in dieser Zeit betroffen wurde.

Auf die übersteigerten Eisenbahnanlagen während der Kriegs- und Nachkriegsjahre war inzwischen die unvermeidliche Gegenbewegung erfolgt. Der Bedarf der Reichseisenbahnverwaltung an rollendem Material, insbesondere auch an Lokomotiven, war für lange Zeit gedeckt und überdies eine Reserve von mehreren tausend Lokomotiven aufgelaufen. So gingen die Lokomotivbestellungen der 1924 gegründeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft, die die Leitung und Verwaltung der Reichsbahnen übernahm, scharf zurück, und die heimischen Lokomotivfabriken, deren Leistungsfähigkeit sich der vorausgegangenen gesteigerten Nachfrage angepaßt hatte, sahen sich plötzlich ohne Beschäftigung. 1926 bis 1928 sanken die Inlandslieferungen der Hanomag auf jährlich 50 bis 30 Stück, einen Stand, der an die schlimme Zeit der 1870er Jahre erinnerte. 1928 führte der Geschäftsbericht aus: „Während vor dem Krieg die deutschen Staatsbahnen unsere Werkstätten zu ungefähr 80% beschäftigten, haben wir in den letzten Jahren fast keine Aufträge bekommen. Nach den Angaben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind auch in den nächsten Jahren keine größeren Aufträge zu er-

der Weltwirtschaftskrise, mit der Loslösung der englischen Währung vom Goldstandard, mit Einfuhrverboten und Einfuhrkontingenten nahezu ganz zum Erliegen.

Als 1932 der Auto- und Schlepperbau verpachtet wurde, glaubte der Vorstand den Kesselbau in kleinerem Rahmen und in Anpassung an die scharf zusammengeschrumpften Verhältnisse noch selbständig weiter betreiben zu können. Aber die damit erzielten Ergebnisse standen in keinem Verhältnis zu den laufenden Unkosten, zumal die verschiedenen Verbände, wie der Wasserrohrkessel-Verband, der Verband Deutscher Dampfkessel- und Apparate-Bauanstalten u. a., ihre bisherigen Preisbindungen fallen ließen. Hiervon wurden am meisten die finanziell schwachen Werke betroffen, zu denen jetzt auch die Hanomag gehörte. Dies und noch mehr der Umstand, daß die umfangreichen Einzelaufträge bei den immer ungünstiger werdenden Zahlungsbedingungen die Bereitstellung großer Kredite erforderten, über die die Hanomag nicht mehr verfügen konnte, nötigte schließlich Ende 1932 dazu, auch diesen ehemals blühenden Geschäftszweig aufzugeben. Die Modelle und Archive wurden an die Firma Deutsche Babcock & Wilcox Werke, Oberhausen (Rhld.), verkauft.

DER LOKOMOTIVBAU

Ungleich einschneidender und verhängnisvoller war das Schicksal, von dem das Lokomotivgeschäft der Hanomag in dieser Zeit betroffen wurde.

Auf die übersteigerten Eisenbahnanlagen während der Kriegs- und Nachkriegsjahre war inzwischen die unvermeidliche Gegenbewegung erfolgt. Der Bedarf der Reichseisenbahnverwaltung an rollendem Material, insbesondere auch an Lokomotiven, war für lange Zeit gedeckt und überdies eine Reserve von mehreren tausend Lokomotiven aufgelaufen. So gingen die Lokomotivbestellungen der 1924 gegründeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft, die die Leitung und Verwaltung der Reichsbahnen übernahm, scharf zurück, und die heimischen Lokomotivfabriken, deren Leistungsfähigkeit sich der vorausgegangenen gesteigerten Nachfrage angepaßt hatte, sahen sich plötzlich ohne Beschäftigung. 1926 bis 1928 sanken die Inlandslieferungen der Hanomag auf jährlich 50 bis 30 Stück, einen Stand, der an die schlimme Zeit der 1870er Jahre erinnerte. 1928 führte der Geschäftsbericht aus: „Während vor dem Krieg die deutschen Staatsbahnen unsere Werkstätten zu ungefähr 80% beschäftigten, haben wir in den letzten Jahren fast keine Aufträge bekommen. Nach den Angaben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind auch in den nächsten Jahren keine größeren Aufträge zu er-

warten. Die Reichsbahn bestellte bei uns im letzten Geschäftsjahr 8 kleinere Personenzuglokomotiven, welche wir mit unseren Einrichtungen in 8 Tagen hätten fertigstellen können.“ Auch im folgenden Jahr änderte sich diese trostlose Lage nicht. Im Dezember 1929 gelang es der Hanomag, von den 68 Stück zur Vergebung gelangenden Reichsbahnlokomotiven 10 Stück in Auftrag zu erhalten. Als dazu weiterhin die allgemeine Konjunktur umschlug, mußte die seit Jahren genährte Erwartung, daß in absehbarer Zeit mit normalen Bestellungen gerechnet werden könne, aufgegeben werden.

So gut es ging, wurde im Inland ein Ersatz gesucht. Aber die wenigen Privatbahnen, die Hütten-, Bau- und sonstigen Industrien konnten ihn nur in geringem Umfang bieten. 1931 gingen die gesamten Inlandslieferungen auf 8 Lokomotiven zurück.

Mit aller Kraft wurde ferner das Auslandsgeschäft zu fördern gesucht, und vorübergehend verzeichnet man gewisse Erfolge, so stark auch der Auslandsmarkt international umkämpft war. 1927 konnte z. B. ein größerer Auftrag der südafrikanischen Bahnen hereingeholt werden. 1928 wurden Lieferungen nach Südafrika, Siam, Brasilien, Columbien, Holländisch- und Britisch-Indien, Finnland und Frankreich getätigt. „Aber“, fügte der Geschäftsbericht hinzu, „so erfreulich diese Aufträge sind und so sehr sie dazu beitragen, den Weltruf unserer Firma zu festigen, so konnten und werden sie niemals einen Ausgleich für die fehlenden Reichsbahnbestellungen schaffen, schon aus dem Grunde nicht, weil die Weltmarktpreise zur Zeit keinen Gewinn lassen.“ Immerhin gelang es damit, die Unkosten zu senken, die Leistungsfähigkeit der Betriebseinrichtungen und vor allem einen Stamm von eingearbeiteten Beamten und Facharbeitern zu erhalten. Im Frühjahr 1930 trat nochmals eine Belebung ein, und in der gleichzeitigen Generalversammlung wurde von Aufträgen auf 20 Lokomotiven für Indochina, 15 für Niederländisch-Indien und 16 für Britisch-Indien berichtet, so daß eine Beschäftigung auf mehrere Monate gesichert war. Noch einmal lebte die Hoffnung auf, so wie dies vier Jahrzehnte zuvor gelungen war, sich aus dieser Stockung in eine bessere Zukunft hinüberzuretten, die ein solches Ausharren belohnen werde. Diesmal aber täuschte man sich. Inzwischen war auf dem Weltmarkt ebenfalls eine Krise ausgebrochen, und wenn die Auslandslieferungen 1928 bis 1931 die Inlandslieferungen auch um etwa die Hälfte übertrafen und 1930 sogar um fast das Fünffache, so handelte es sich doch absolut betrachtet um so bescheidene Aufträge, daß auch sie die Lage nicht wesentlich änderten.

Die Schwierigkeiten, unter denen die Hanomag litt, betrafen die gesamte deutsche Lokomotivindustrie; ihre Lage spitzte sich ganz allgemein zu einer Katastrophe zu. Seit Kriegsende hatte sich die Zahl der Lokomotivfabriken

Lokomotiv-Lieferungen der Hanomag

	insgesamt	davon	
		Inland	Ausland
1924/25	141	100	41
1925/26	81	46	35
1926/27	36	31	5
1927/28	106	50	56
1928 II	54	23	31
1929	37	17	20
1930	80	14	66
1931	26	8	18

noch um drei große Werke: Krupp, Rheinmetall und die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft vermehrt. Diese hatten nunmehr ebenfalls Anteil an den zustandekommenden Lieferungen, zunächst im Weg des freien Wettbewerbs, sodann seit 1922 als Mitglieder eines neugegründeten, alle Lokomotivfabriken umfassenden Deutschen Lokomotiv-Verbands. Aber das Mittel der Kartellierung, das sich in der Vorkriegszeit so sehr bewährt hatte, brachte jetzt keine entscheidende Hilfe. So setzte sich die Überzeugung durch, daß angesichts des mehr und mehr zusammenschrumpfenden Bedarfs die Stilllegung eines großen Teils der vorhandenen Lokomotivfabriken unvermeidlich sei. Die Geschäftsberichte der Hanomag verzeichneten 1928 und 1929 Bemühungen, „die Zahl der Lokomotivfabriken erheblich einzuschränken und die vorkommende Arbeit auf wenige große neuzeitlich eingerichtete, besonders auch im Lokomotivausfuhrgeschäft seit Jahrzehnten erfolgreich arbeitende und anerkannt hochwertige deutsche Werkstattarbeit auf dem Weltmarkt zur Geltung bringende Betriebe zusammenzulegen“. Rheinmetall hatte schon 1926 den Lokomotivbau aufgegeben. Nun folgten seit Ende 1928 eine große Zahl weiterer Firmen: die Vulcan-Werke, Humboldt, R. Wolf A.-G., Hartmann, Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, Hohenzollern, Linke-Hofmann, die Union-Gießerei; 1931 wurden die Lokomotiv-Abteilungen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und der Firma Borsig vereinigt, und weiterhin stellte noch Maffei im Verlauf einer Zusammenlegung mit Krauß den Lokomotivbau ein. Inzwischen hatte dieses Schicksal auch die Hanomag erreicht.

Der Entschluß wurde 1930/31 gefaßt. In diesem Jahr waren die Inlands-lieferungen auf 8 Stück und die Auslandslieferungen auf 18 Stück zusammen-

geschrumpft. Die Reichsbahn hatte ein Programm für die nächsten drei Jahre aufgestellt, das die Beschaffung von jährlich nur 100 Lokomotiven vorsah. Die weltwirtschaftliche Entwicklung mußte ebenfalls als in höchstem Maße ungünstig angesehen werden. Angesichts dieser Sachlage erklärte die Direktion: „Es erwuchs uns die harte Pflicht, zu prüfen, ob unser seit jeher betonter Wille, den Lokomotivbau weiterzupflegen, noch seine Berechtigung habe. Da wir unter den gegebenen Verhältnissen keine Möglichkeit sahen, das Lokomotivgeschäft ohne erhebliche und sehr wahrscheinlich noch Jahre dauernde Verluste fortzuführen, entschlossen wir uns, den Lokomotivbau stillzulegen.“ Im Verfolg dieses Entschlusses wurde im Januar 1931 ein Abkommen mit der Henschel & Sohn Aktiengesellschaft in Kassel getroffen, demzufolge letztere gegen Zahlung einer beträchtlichen Abfindung den Lokomotivbau der Hanomag übernahm.

Am 29. Juni 1931 verließ die letzte Lokomotive mit Fabriknummer 10764, bestimmt für die indische Nordwestbahn, das Werk, nachdem die höchste Fabriknummer 10765 kurz zuvor abgegangen war. Damit fand nach 85jährigem Bestehen einer der blühendsten Geschäftszweige der Hanomag, der wie kein anderer ihren Namen in der Welt verbreitet hatte, ein Ende.

In wenigen Zahlen sei zuletzt ein Überblick über die Gesamtleistungen der Hanomag auf diesem Gebiet gegeben.

Es wurden geliefert:

Fabrik-Nummer	Zeitpunkt	Fabrik-Nummer	Zeitpunkt
1	25. Juni 1846	4 000	1. August 1903
100	11. April 1856	5 000	15. Juni 1907
200	24. Oktober 1862	6 000	28. September 1910
300	7. Februar 1868	7 000	30. Juni 1914
500	15. April 1870	8 000	23. Januar 1917
1 000	15. Juni 1873	9 000	1. Oktober 1919
2 000	21. September 1888	10 000	15. Juli 1922
3 000	11. Oktober 1897	10 764	29. Juni 1931

Dazu kamen etwa 1000 Lokomotivkessel, die in den Fabriknummern nicht mitgezählt sind, und große Mengen von Ersatzteilen. Der Gesamtwert der Lieferungen läßt sich auf etwa 650 Mill. Goldmark schätzen.

Einen wesentlichen Anteil an diesen Lieferungen wies die Ausfuhr auf.

Fabrik-Nummer	Zeitraum	Auslandslieferungen	
		Stück	Anteil
1— 1 000	1846—1873	224	22,4 %
1 001— 2 000	1873—1888	223	22,3 %
2 001— 3 000	1888—1897	162	16,2 %
3 001— 4 000	1897—1903	224	22,4 %
4 001— 5 000	1903—1907	259	25,9 %
5 001— 6 000	1907—1910	305	30,5 %
6 001— 7 000	1910—1914	397	39,7 %
7 001— 8 000	1914—1917	310	31,0 %
8 001— 9 000	1917—1919	45	4,5 %
9 001—10 000	1919—1922	232	23,2 %
10 001—10 765	1922—1931	340	45,5 %

Die Auslandslieferungen der Hanomag verteilten sich fast über die ganze Welt. Es erhielten, einschließlich der bestellten, aber wegen des Ausbruchs des Weltkriegs nicht ausgeführten Lokomotiven, die folgenden Länder die beistehenden Stückzahlen:

Land	Stückzahl	Land	Stückzahl
Rußland	322	Polen	31
Bulgarien	229	Portugal	30
Niederländisch-Indien .	202	Jugoslawien	28
Frankreich	175	Argentinien	27
Rumänien	174	Schweden	21
Japan	170	Norwegen	18
Spanien	169	Belgien	17
Britisch-Indien	135	Columbien	9
Dänemark	119	Griechenland	9
Afrika	100	England	7
Brasilien	95	Schweiz	7
Holland	91	Luxemburg	7
Türkei	91	Venezuela	3
Italien	73	Costarica	2
Österreich-Ungarn . . .	71	Cuba	2
Siam	62	Paraguay	1
Finnland	51	Mexico	1
China	51	Peru	1
Chile	46		

Nachdem zuvor auch der Kesselbau aufgegeben war, verblieben der Hanomag als Hauptproduktionszweige der Schlepperbau und der Autobau.

DER AUTOBAU

Mit der Aufnahme des Autobaus gewann die Hanomag erneut Anschluß an die Entwicklung des Verkehrswesens, und indem sie sich der Herstellung dieses neuesten Verkehrsmittels zuwandte, fand sie wenigstens einen teilweisen Ersatz für das, was ihr im Lokomotivbau zur gleichen Zeit zu entschwinden drohte und nach einigen Jahren auch tatsächlich verlorenging.

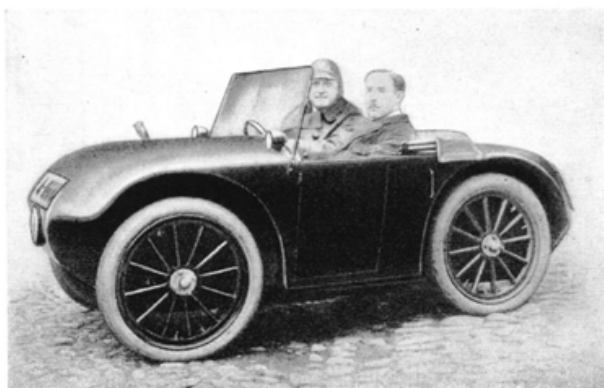
Das Neuartige des im 19. Jahrhundert aufgekommenen Eisenbahnverkehrs war nicht nur seine größere Schnelligkeit gegenüber den bisherigen Beförderungsmitteln, der Postkutsche oder dem Packwagen, gewesen, sondern ebenso sehr die Steigerung seiner Leistungen, die in erster Linie darauf beruhte, daß die Lokomotiven immer größere Wagenzüge zu befördern imstande waren. So waren die Eisenbahnen das wichtigste Verkehrsmittel für Massentransporte zu Lande geworden. Sie hatten zugleich eine Verbilligung der Transportkosten gebracht, die ihnen fortgesetzt neue Scharen von Fahrgästen und größere Gütermengen zuführte.

Als man im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts mit dem Bahnbau begonnen hatte, war die allgemeine Meinung gewesen, daß von jetzt ab die älteren Transportmittel und Verkehrswege zum Absterben verurteilt seien. Tatsächlich trat das Gegenteil ein. Einerseits gelangten, wenn auch unter mannigfachen Schwierigkeiten des Übergangs, die Landstraßen und der sich auf ihnen abspielende Achsverkehr zu neuer Blüte. Jetzt fiel ihnen als neuartige Aufgabe zu, den Verkehr der Eisenbahnen heranzusaugen und wieder zu verteilen. Sodann aber wurden mit der Verdichtung des Verkehrs und dem immer größeren Drang der Menschen nach Beweglichkeit auch neue Verkehrsmittel entwickelt, die sich der bisherigen Verkehrswege bedienten — Verkehrsmittel, die nach und nach manche Vorzüge des Bahntransports erreichten, andererseits manche Nachteile desselben vermieden. So setzte sich gegenüber der Bindung und Zwangsläufigkeit der Eisenbahnen, die mit dem Fahrplan, der festen Strecke und der Massenförderung verbunden waren, ein Bestreben durch, das auf ein freies, unabhängiges, lediglich der Entscheidung des Fahrers überlassenes Verkehrsmittel hienzielte. Die Erfüllung dieser Wünsche brachte das „Automobil“.

Die beiden Erfindungen, die eine weitere Verbreitung des Kraftwagens ermöglichten, waren die Einführung des Benzinmotors und die Gummibereifung. Zu Anfang der 1890er Jahre war dies Ziel erreicht. Das Auto wurde damals zunächst als Sportfahrzeug betrachtet — noch niemand vermochte die Fülle der in ihm liegenden Verwendungsmöglichkeiten zu überblicken. Es war die Zeit der ersten großen internationalen Rennen, und ihre nicht geringe Bedeutung für die Weiterentwicklung des Autos bestand vor allem darin, daß dessen Schnellig-

keit gesteigert wurde; im Jahre 1900 war die damalige Geschwindigkeit der Lokomotive erreicht.

Im neuen Jahrhundert setzte sich der weitere Gedanke durch, den Kraftwagen zu einem Nutzfahrzeug zu machen, das nicht nur zuverlässig und leicht zu bedienen, sondern vor allem wirtschaftlich zu verwenden war. Wegen der noch immer sehr hohen Preise behielt indessen das Auto noch geraume Zeit den Charakter eines Luxusgegenstandes, wie es denn auch vom Staat mit einer Luxussteuer belegt wurde. Der Absatz blieb damit vorerst auf Käufer mit hohem Einkommen, auf große Geschäftsfirmen u. ä. beschränkt. Die erste statistische Zählung in Deutschland erfolgte im Jahre 1907 und ergab einen Bestand von 10 115 Personenwagen. Bis 1914 hatte sich diese Zahl auf 60 900 erhöht, bis 1924 wuchs sie auf 132 200, bis 1934 auf 675 000.



Nr. 54.

Die beiden Konstrukteure des ersten Hanomag-Wagens: Böhler am Steuer, daneben Pollich

In die vorstehend bezeichnete Entwicklung des Kraftwagenverkehrs griff die Hanomag im Jahre 1924 ein. Der Schritt lag ihr um so näher, als mit der Zunahme des Kraftwagenverkehrs ja gerade der Eisenbahnverkehr und damit der Lokomotivbau eine Beeinträchtigung erfahren mußte.

Ähnlich wie in alten Zeiten, als Georg Eggestorff den Lokomotivbau aufgenommen hatte, erhob sich auch jetzt die Frage, wie man am besten ins Geschäft kommen und gegenüber den bereits im Autobau tätigen Firmen, die z. T. auf langjährigen Erfahrungen fußten, über alle erforderlichen Einrichtungen, ein geschultes Personal von Konstrukteuren und Arbeitern und einen bekannten Namen verfügten, sich durchsetzen könne. Die hierbei angestellten Überlegungen lenkten die Aufmerksamkeit auf die Tatsache, daß im Vergleich zu den mittleren und schweren Wagen die leichten Wagen in Deutschland offensichtlich zurückgeblieben waren.

Wenn es gelang, einen leichten und ungewöhnlich billigen Wagen zu fertigen, so bestand gerade in dem schwer unter den Nachwirkungen von Krieg und Inflation leidenden Deutschland begründete Aussicht, neuen Bedarf zu wecken und auf dem damit erschlossenen Gelände um so rascher Fuß zu fassen. Auch die Entwicklung, die der Autoverkehr in den Vereinigten Staaten genommen hatte, konnte diese Überlegungen stützen. Von dort drang um diese Zeit der



Nr. 55. Die erste Tageserzeugung des „Kleinen Hanomag“ verläßt das Werk

Ruhm von Henry Ford nach Europa herüber. Der Erfolg der 1903 gegründeten Ford Motor Company in Detroit beruhte aber wesentlich darauf, daß unter stärkster Senkung der Kosten und damit der Preise dem Kraftwagen eine Käufer-schicht erschlossen wurde, die für ihn bisher außer Betracht geblieben war.

Das Ergebnis war der „Kleine Hanomag“. Seine Konstrukteure waren die Ingenieure Böhler und Pollich. Da ihm in der Geschichte des Autobaus eine eigene Bedeutung zukommt, sei sein technischer Aufbau im einzelnen beschrieben.

Der Einzylinder-Viertakt-Motor war mit angeflanschem Vergaser vor der Hinterachse quer zur Fahrtrichtung eingebaut. Diese Unterbringung stellte eine Eigenart dar, die den neuen Wagen von allen bisherigen Typen unterschied. Die Kraft wurde damit direkt auf die Hinterachse übertragbar, die Vorderachse war nach Art einer Schwingachse ausgebildet. Der Zylinderinhalt des Motors betrug 500 ccm bei 80 mm Bohrung und 100 mm Hub. Nach der damals geltenden Steuerformel $n = 0,3 \times 1 \times s \times d^2$ rechnete man 1,92 Steuer-PS; die Dauerleistung des Motors auf der Bremse betrug 10 bis 12 PS. Motor und Getriebe waren zu einem Block vereinigt. Die Betätigung der Ventile, die hängend angeordnet waren, erfolgte durch Stoßstangen und Kipphebel. Für die Schmierung des Motors sorgte ein Bosch-Öler. Die Kühlung erfolgte nach dem Thermosyphonsystem. Zwischen dem Triebwerk des Motors und dem Wechselgetriebe war die einfache, keine Wartung erfordernde Einscheiben-Trockenkuppelung eingebaut. Das Getriebe wies drei Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang in folgendem Untersetzungsverhältnis auf: I. Gang 1 : 7,7, II. Gang 1 : 4,77, III. Gang 1 : 3, Rückwärtsgang 1 : 9,75. Als U-Rahmen war das kräf-

tige Fahrgestell ausgebildet mit Doppel-Querfeder-Vorderachse und spiralfederter Hinterachse. Der Radstand betrug 1920 mm und die Spurweite 1040 mm. Die Steuerung lag rechts, ihre Übertragung erfolgte mittels Schnecke und Schneckenrad. Alle Lenkorgane waren federnd, staub- und wasserdicht aufgehängt und mit Preßschmierung versehen. Die leicht nachstellbaren Fuß- und Handbremsen wirkten mittels Seilzug auf die Bremsbacken.

Durch die Anordnung des Motors im Heck und durch den Aufbau einer breiten, glatten Holz-Stahl-Karosserie waren zwei bequeme Sitze nebeneinander geschaffen. Eine Windschutzscheibe und das leicht zu schließende Verdeck schützten die Insassen. Alle Einrichtungen zum Bedienen des Wagens wie Starter, Schalt- und Bremshebel sowie Kupplungspedal waren bequem angeordnet. Die elektrische Lichtanlage bestand aus einer unmittelbar vom Motor angetriebenen Zündlichtmaschine mit Batterie, einem Hauptscheinwerfer, zwei Positionslampen, einer Schlußlampe und einer Handlampe mit Sucher. Signal wurde mit einer Ballhupe gegeben. Das Reserverad war im Wagen hinter der Rückenlehne angebracht. Unter dem Sitzkissen lag das Werkzeug.

Auf der Automobil-Ausstellung in Berlin im November 1924 wurde der Wagen zum erstenmal der Öffentlichkeit vorgeführt und erregte sofort starkes Aufsehen.

Die erste Serie war nach unwesentlichen Kinderkrankheiten ein voller Erfolg. Der „Kleine Hanomag“ hatte das Ziel erreicht, das seinen Konstrukteuren vorgeschwebt hatte. An Einfachheit der Bauart war er zu seiner Zeit ebensowenig zu übertreffen wie an Billigkeit der Anschaffungs- und Benutzungskosten. Fahr- und betriebsfertig und einschließlich der Luxussteuer von 10%, die damals beim Erwerb zu zahlen war, kostete er 2300 RM. Mit zwei Personen und 30 kg Gepäck verbrauchte er selbst in stark bergigem Gelände an Brennstoff und Öl für 100 kg nur etwa 1,50 RM. So errang er sich, in bezug auf Preis wie Leistung die Lücke ausfüllend, die zwischen dem damals kleinsten Auto und dem Motorrad mit Beiwagen bestand, rasch die Gunst des Publikums, insbesondere des erwerbstätigen Mittelstandes. Auch seine Erfolge bei Wettbewerbsfahrten erwarben ihm neue Freunde. Vor allem brachte ihm seine Bergsteigefähigkeit in der Kleinwagenklasse Sieg auf Sieg.



Nr. 56. Der „Kleine Hanomag“ als Limousine



Nr. 57. Kleiner Hanomag-Lieferwagen. Fahrgestell und Motor des 2/10 PS Hanomag

der Fabrikationsweise eingeführt. So wurden Karosserie, Kühler und viele sonstige Zubehörteile, die bisher von außerhalb bezogen worden waren, selbst hergestellt und durch die Eigenfabrikation manche bisherigen Fehlerquellen beseitigt. Ferner ward jetzt die Fließfabrikation aufgenommen. Wie auf einem großen Band wanderten alle Einzelteile nach ihrer Herstellung zu Teilgruppen zusammen. Die Teilgruppen wiederum formten sich fließend zu Aggregaten und diese trafen von allen Seiten in der Montagehalle ein, um hier wiederum fließend zum fertigen Wagen zusammengesetzt zu werden. Bis zu 80 Wagen wurden so täglich in den besten Zeiten fertiggestellt.

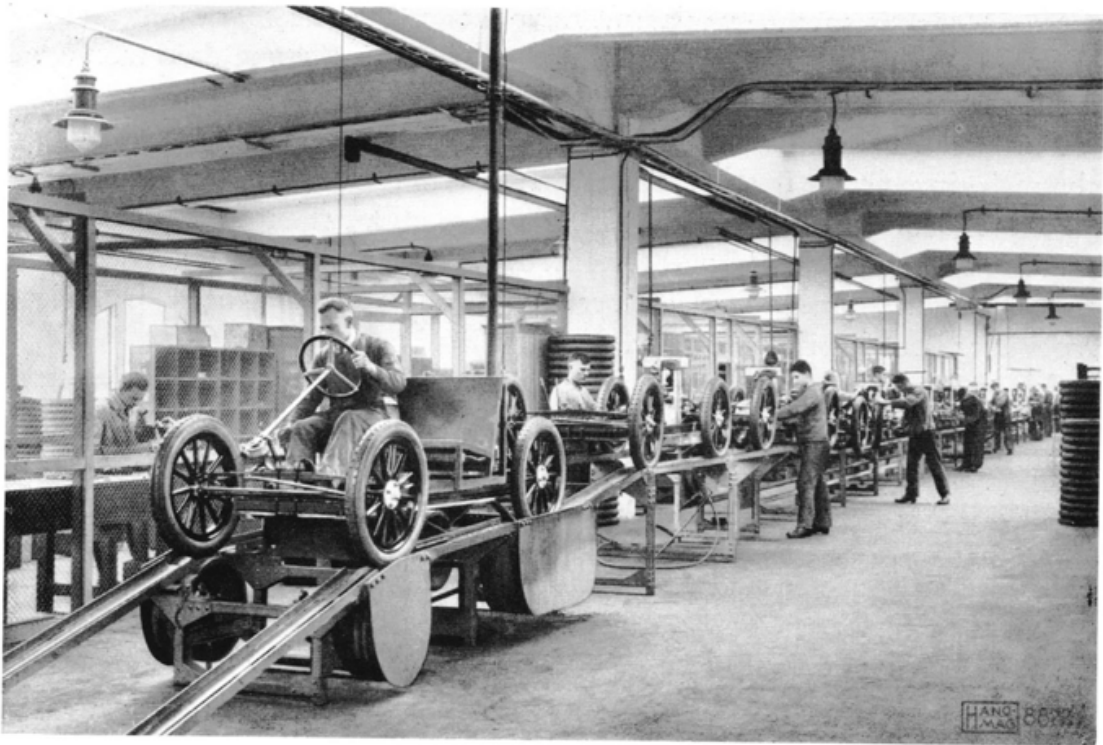


Nr. 58. Der „Kleine Hanomag“ im Dienst der Feuerwehr

Schon während die erste Serie aufgelegt worden war, hatte die Hanomag einige Ingenieure und Betriebsleute nach den Vereinigten Staaten entsandt, um in demjenigen Land, das die Auto-Herstellung zu einer für Deutschland damals noch unbekanntem technischen Vollendung gebracht hatte, die neuen Fabrikationsmethoden kennenzulernen. Nach ihrer Rückkehr wurden in Hannover wichtige Verbesserungen

ursprünglich hatte man nur daran gedacht, einen offenen zweisitzigen Tourenwagen mit Klappverdeck zu bauen. Rasch wuchsen aber die Ansprüche der Käufer. Es wurden Limousinen, Umstellungen auf Lieferwagen, auf Pritschenwagen, mehr Plätze, Formverbesserung oder Erhöhung der Motorleistung verlangt. Diese Wünsche wurden zunächst mit den vorhandenen Einrichtungen erfüllt, nötigten aber weiterhin zu neuen Konstruktionen.

So wurde 1928 ein 3/16 PS starkes Kabriolet herausgebracht,



Nr. 59. Herstellung des „Kleinen Hanomag“ am laufenden Band

mit dem man die bisherige Bauart verließ. Der Vierzylinder-Viertakt-Motor mit 750 ccm Inhalt lag vorn unter der Motorhaube, und die Kraftübertragung erfolgte nicht mehr unmittelbar auf die Hinterachse, sondern über eine Kardanwelle. Die Karosse bestand aus einem mit Blech verkleideten Hartholzgestell.

Auch dieses Kabriolet holte sich in zahlreichen Rennen und Zuverlässigkeitsprüfungen Siege, die seine Leistungsfähigkeit auf Lang- wie Steilstrecken bezeugten. Hervorgehoben sei aus vielen die große Prüfung im Jahre 1929 auf dem Nürburgring, bei der jeder der teilnehmenden serienmäßig gebauten 3/16 PS Hanomag-Zweisitzer die Goldene Medaille des ADAC und die Dreier-Mannschaft den Teampreis der Klasse bis 1100 ccm erhielt. Unter zwanzig Konkurrenten waren die Hanomag-Wagen die einzigen, die diese Fahrt strafpunktfrei beendeten.

Unterdessen gingen die Wünsche der Abnehmer weiter. So wurde 1929 eine Viersitzer-Limousine geschaffen; sie ward derjenige Typ, den die Hanomag weiterhin in der größten Anzahl baute. Auch hier brachte sofort die Monte-Carlo-Fahrt 1930 einen nach außen sichtbaren Erfolg; der Hanomag-Wagen erzielte unter allen Kleinwagen die beste Zeit.

Von Maßnahmen zur technischen Vervollkommnung seien erwähnt die Anbringung der Ein-Druck-Zentralschmierung, die Vergrößerung des Hubraums, der Einbau der Nelson-Bohnalite-Kolben u. a. m.

Auf der Automobil-Ausstellung vom Frühjahr 1931 führte die Hanomag abermals einen neuen Typ vor. Er besaß 1100 ccm Hubinhalt, 4/23 PS, hydraulische Stoßdämpfer und Öldruck-Vierradbremse, die erwähnte Ein-Druck-Zentralschmierung und die Nelson-Bohnalite-Kolben; er wurde sowohl in der Form einer Viersitzer-Limousine wie einer Viersitzer-Kabrio-Limousine und eines Zweisitzer-Sportkabriolets gebaut.

Seit 1931 verließ man die bisherige Karosserie-Ausführung und brachte statt der Holzkarossen nur Aufbauten aus Ganzstahl. Weitere Änderungen bestanden in der Einführung einer automatischen Startvorrichtung für den Vergaser sowie eines vierten sog. Schon- oder Schnellganges.

Das Jahr 1933 zeigte abermalige Steigerungen der Leistungsfähigkeit. Die Hanomag erschien mit einem Mittelwagen mit 32 PS-Motor, 1500 ccm Hubraum, auswechselbaren Zylinderbuchsen und Vierganggetriebe. 1934 schloß sich ein Sechszylinder 50 PS-Wagen mit 2,3 Liter-Motor an.

So waren als neue Typen entstanden der „Kurier“ mit 23 PS, der „Rekord“ mit 32 PS und der „Sturm“ mit 50 PS. Ihre Konstruktion, die sich in den Grund-



Nr. 60. Herstellung der Limousinen-Aufsätze am laufenden Band

zügen weitgehend gleicht, sei im folgenden kurz gekennzeichnet.

Die Wagen besitzen Kasten-Tiefrahmen, die dem Fahrzeug die Grundlage geben. Karosse und Rahmen sind organisch miteinander verbunden. Die tiefe Lage sichert ein Haften auf der Geraden und in der Kurve. Der weiteren Erhöhung der Fahr-sicherheit dienen die vorderen Schwingachsen mit Einzelrad-Lenkung. Jedes Vorderrad ist einzeln abgefedert und schwingt sich bei einseitiger Überwindung

von Hindernissen. In Verbindung mit einer sorgfältig abgestimmten Federung und vier hydraulischen Stoßfängern wird jede Erschütterung nach Möglichkeit ausgeschaltet und eine gleichbleibende wagerechte Lage des Fahrzeugs erreicht. Für die Abschmierung sorgt die erwähnte Ein-Druck-Zentralschmierung, bei der ein Druck des Fußes auf den Schmierknopf jedem zu schmierenden Teil des Fahrgestells die nötige Menge Öl von innen heraus zuführt.

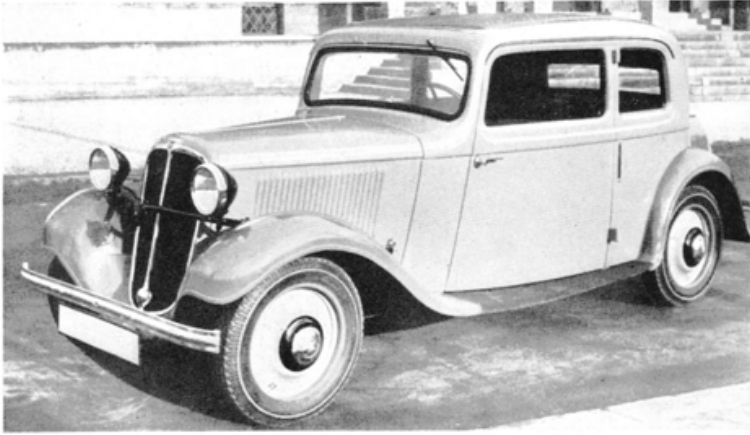
Alle drei Hanomag-Typen sind mit kräftigen Viertakt-Motoren ausgerüstet. Die 23 PS- und 32 PS-Motoren besitzen vier Zylinder, der 50 PS-Motor sechs Zylinder. Um die Vibrationen aufzufangen, sind die Motoren in Gummikissen gebettet. Bei den 32 PS- und 50 PS-Motoren sind in die Zylinder besondere Buchsen eingesetzt, die nötigenfalls ausgewechselt werden, wodurch sich das Ausschleifen der Zylinder erübrigt. Die Kolben sind die seit 1930 von der Hanomag eingeführten Nelson-Bohnalite-Kolben. Die starke Kurbelwelle bewegt sich beim 23 PS- und 32 PS-Typ in drei, beim 50 PS-Typ in vier Lagern. Als Vergaser dient der Solex-Vergaser miteingebauter Startvorrichtung. Der Motor schmiert sich selbst-tätig. Das aus den Lagern ablaufende Öl reinigt sich selbst-tätig und fließt zwecks neuer Ver-wendung zur Ölpumpe zurück. Der Motor des 23 PS-Typ wird



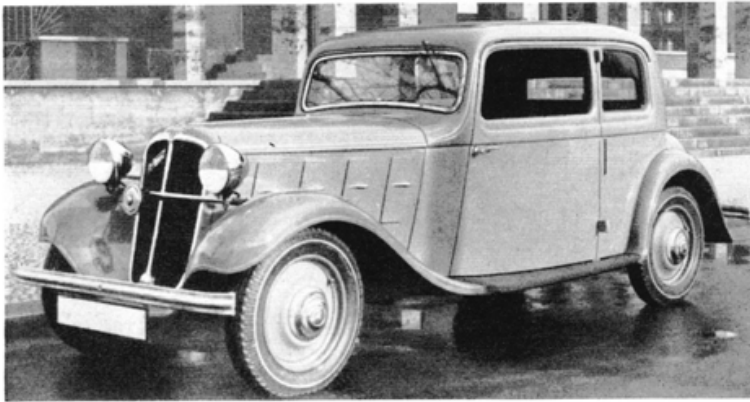
Nr. 61. 16 PS-Hanomag-Wagen, Baujahr 1928



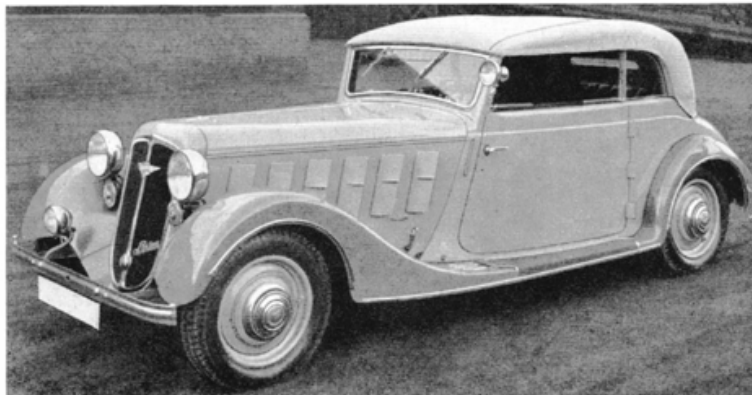
Nr. 62. Die ersten viersitzigen Hanomag-Limousinen mit 20 PS-Motor



Nr. 63
23 PS-Hanomag-Typ
„Kurier“



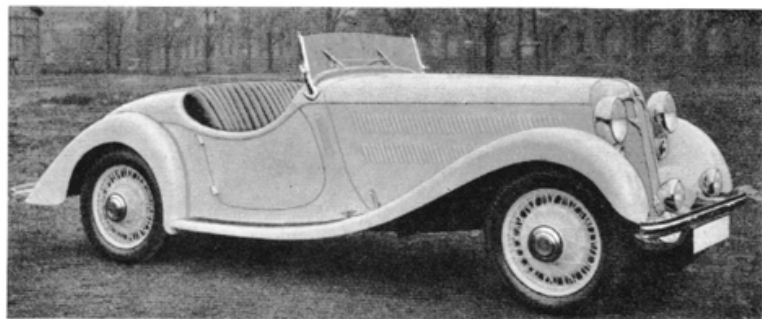
Nr. 64
32 PS-Hanomag-Typ
„Rekord“



Nr. 65
50 PS-Hanomag-Typ
„Sturm“

nach dem Thermosyphon-Verfahren gekühlt, während die Kühlung des 32 PS- und 50 PS-Motors mittels Wasserpumpe erfolgt. Alle drei Typen sind mit Vierganggetriebe ausgerüstet. Die Räder des Getriebes sind auf Spezialmaschinen zueinander eingeschliffen und ineinandergepaßt, um einen möglichst geräuschlosen Gangwechsel zu erzielen.

Wie die Hanomag bei Einführung der Ein-Druck-Zentralschmierung vorangegangen war, so baute sie bereits seit 1931 die hydraulische Vierradbremse ein, die eine gleichmäßige Bremswirkung und Sicherheit gegenüber einem Schleudern des Wagens gewährleistet. Anlasser, Lichtmaschine, Batteriezündung sind Erzeugnisse der bekannten Firma Bosch.



Nr. 66. 50 PS-Hanomag-Sportwagen

DER SCHLEPPERBAU

Noch vor dem Autobau hatte die Hanomag, wie früher dargelegt, den Schlepperbau aufgenommen. Erst von ihm her war man mit dem Motorenbau vertraut geworden.

Hierbei ging der Weg der Konstruktionen zunächst vom schwereren zum leichteren Typ. Den Ausgangspunkt bildete ein schwerer Erdpflug mit 80 PS-Motor, dessen Hersteller E. Wendeler und B. Dohrn waren. Noch kurz vor Ausbruch des Weltkriegs, auf der Jubiläums-Ausstellung der Landwirtschaftlichen Gesellschaft zu Hannover vom 18. bis 23. Juni 1914, zeigte ihn die Hanomag der Öffentlichkeit.

Motor und Pflug waren in einem Gestell vereinigt, das von drei Rädern getragen wurde. Vorn lag der Motor, hinten der Pflugapparat. Die Hauptlast wurde von den beiden großen, schmalen Triebrädern getragen, während das Übergewicht des Hinterrahmens von dem kleineren, aber breiteren Lenkrad aufgenommen wurde. Der Vierzylinder-Viertakt-Motor leistete 80 PS auf der Bremse bei 700 Umdrehungen. Er war von allen Seiten frei zugänglich; die beweglichen Teile waren staubdicht gekapselt. Zum Betrieb konnten Benzin, Benzol oder Gemisch verwendet werden. Die Ölung erfolgte selbsttätig durch eine Zirkulationspumpe, die das Öl durch alle Lagerstellen preßte. Ein Zahnradgetriebe diente der Kraftübertragung. Zwei Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang standen zur Verfügung.

An einem besonderen Pflugrahmen waren die Pflugschare — im allgemeinen 5 oder 6 an der Zahl — mittels Bolzen an Winkelhebeln aufgehängt. Der Pflugrahmen konnte für jede Furchentiefe parallel zum Boden eingestellt werden. Vom Führersitz aus ließ er sich durch Drehen eines Handrads, je nach der zu erreichenden Pflugtiefe, heben oder senken. Das Festhalten des Rahmens in der gewünschten Höhe bewirkte ein Fußdruck auf die mit hohem Reibungswiderstand arbeitende Bandbremse. Der Rahmen konnte aber auch während des Pflügens in einfacher Weise gesenkt und gehoben werden.

Die Lenkung erfolgte durch ein Steuerrad, an dem alle Hebel für die Bedienung des Pflugs vereinigt waren. Zwei Handräder saßen übereinander, unten das Steuerrad für den Motorpflug, darüber das Rad zum Heben und Senken des Pflugrahmens. Ein selbsttätig wirkender Tiefenanzeiger veranschaulichte dem Pflugführer die jeweilige Furchentiefe während des Pflügens. Um ein Rutschen der Triebräder zu verhüten, waren diese mit Greifern ausgerüstet, die bei Straßenfahrten nach innen gesteckt wurden, womit das Rad eine glatte Lauffläche erhielt. Der Motorpflug war so eingerichtet, daß der Pflugrahmen abzunehmen und in kurzer Zeit durch andere Geräte, wie Grubberapparate u. ä., zu ersetzen war.

Es konnten mit diesem Motorpflug in 10- bis 12stündiger Arbeitszeit etwa 35 Morgen geschält, 25 Morgen gepflügt oder 120 Morgen geeegt oder gegrubbert werden. Die Betriebskosten des Pflügens stellten sich einschließlich Abschreibung, Lohn usw. auf nicht ganz 4 RM. je Morgen.

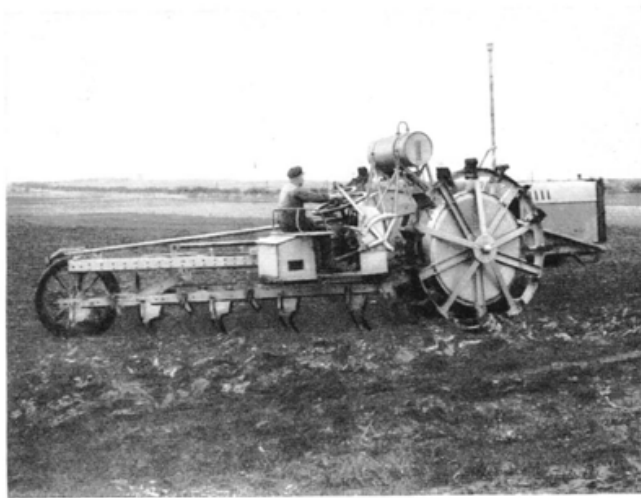
Bereits 1915 fanden diese Hanomag - Motorpflüge in Nordfrankreich, Ostpreußen, Polen, Galizien zur Beackung großer Gebiete Verwendung, die für die Verpflegung

der kämpfenden Truppen und der Bevölkerung kultiviert werden sollten. Türkische Soldaten wurden in Hannover in der Bedienung der Pflüge ausgebildet, um daheim ebenfalls Ödland in fruchtbringenden Boden umzuwandeln.

Die Vorzüge des W.-D.-Pfluges, vor allem seine außerordentliche Leistungsfähigkeit auf hartem Boden, erwiesen sich als Nachteile, soweit nachgiebige oder sehr sandige Böden zu bestellen waren. Überdies waren seine Verwendungsmöglichkeiten begrenzt; er konnte im wesentlichen nur zum Pflügen benutzt werden. Diese Beobachtungen führten dazu, daß die Hanomag, um auf diesem Arbeitsgebiet ihre Stellung zu erweitern, neue Wege einschlug.

Während des Weltkriegs war bei den Kampfwagen (Tanks) eine neue Art der Fortbewegung in Anwendung gebracht worden: statt auf Rädern wurden sie auf zwei breiten Schienenketten bewegt. Diese Kriegserfahrung machte man in Hannover nutzbar und entwickelte aus ihr den „Raupenschlepper“ als landwirtschaftliche Zugmaschine.

Die besonderen Eigenschaften dieses Raupenfahrzeugs waren geringer Bodendruck, geringer Kraftaufwand und hohe Bergsteigefähigkeit. Der geringe Bodendruck wurde dadurch erreicht, daß der Schlepper sich auf zwei Raupenbändern mit breiten Auflageflächen fortbewegte. Darum eignete sich der Raupenschlepper besonders für druckempfindliche Böden wie Moore, leichten Sand und Wiesen. Der Kraftaufwand ward dadurch verringert, daß die Laufketten des Schleppers innen als Schienenbahn ausgebildet wurden, in der der Fahrzeugrahmen auf kleinen Laufrollen entlangfuhr. Die Fähigkeit des Raupenschleppers, sehr starke Steigungen zu nehmen, wird aus der Ähnlichkeit seiner Konstruktion mit derjenigen einer Zahnradbahn begreiflich.



Nr. 67. 80 PS-Hanomag-Motorpflug
Bauart Wendeler-Dohrn

Der erste Hanomag-Raupenschlepper wurde 1920/21 fertiggestellt. Er war mit einem kleinen 20 PS-Vierzylinder-Motor ausgerüstet. Als Brennstoff konnte Benzin, Petroleum und Gemisch dienen. Die Motoren waren mit Umlaufschmierung, Bosch-Magnetzündung, Zenith-Vergaser und Luftfilter ausgerüstet; beim Fahrgestell war besonderer Wert auf gute Abfederung gelegt.

Bei Versuchen, die 1921 auf dem Tressiner Moor bei Greifenberg (Pommern) angestellt wurden, legte dieser 20 PS-Raupenschlepper mit angehängtem Heliospflug von 600 kg Gewicht das schwierigste Moorgelände einschließlich der beträchtlichen Bodenunebenheiten in einem Arbeitsgang glatt um, womit sich eine Vorzertrümmerung der Bülden, wie sie bisher notwendig gewesen war, erübrigte; damit war seine vorzügliche Eignung erwiesen.

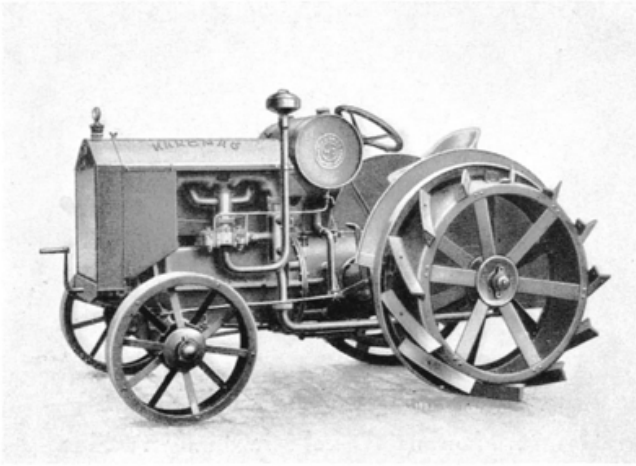
Bald fanden sich für diese Maschine neue Verwendungsgebiete so in Industriebetrieben für den Verschiebedienst, zum Rangieren an Stelle von Lokomotiven, Winden, Spillanlagen usw. Inzwischen war die Motorleistung auf 25 PS erhöht worden und ein größerer Raupenschlepper mit 50 PS-Motor war hinzugekommen. Während der Raupenschlepper zum Ackerbetrieb eine tiefliegende Kettenkuppelung für die Anhängegeräte aufwies, besaß der Traktor für Werkstransporte eine gefederte Anhängerkuppelung in Deichselhöhe. Er bewährte sich besonders da, wo in Industriebetrieben die räumlichen Verhältnisse eng und beschränkt waren.

Ein zweites Hauptverwendungsgebiet bildete der Transport von besonders schweren Gütern, für deren Beförderung andere Möglichkeiten kaum bestanden, wie Kessel, Tanks, große Apparaturen, Gittermasten, Steinblöcke, Walzen, ganze Baracken, Eisengerüste, Brückenbogen u. ä. Je größer die Last und die Abmessungen, desto wirtschaftlicher erwies sich diese Universal-Zugmaschine. Man benutzte sie zum Treideln von Wasserfahrzeugen, als Vorspann für Straßenaufreißer, für Schleppdienst auf unbefestigtem Untergrund, in unwegsamen Gebirgen, ferner im Forst- und Holzbetrieb, zur Beseitigung von Hindernissen, zum Entfernen von Geröll, Schutt oder Schnee, endlich in Abbruchbetrieben u. ä.



Nr. 68. 28 PS-Hanomag-Raupenschlepper als Zugmaschine beim Umbruch von Ödland

Mit diesen Eigenschaften fand der Hanomag-Raupen-



Nr. 69. 28 PS-Hanomag-Radschlepper
für landwirtschaftlichen Betrieb

neue Absatzgelegenheiten seit dem Jahre 1924. Nach der Stabilisierung der deutschen Währung mußte die deutsche Landwirtschaft wieder in höheren Grade mit ausländischem Wettbewerb rechnen, als dies während der Inflation der Fall gewesen war. Sie mußte auf Verbilligung ihrer Gestehungskosten bedacht sein, und hierfür erschien u. a. eine Motorisierung des landwirtschaftlichen Betriebs nach dem Vorbild Amerikas als ein geeignetes Mittel. Darum stellte das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft der deutschen Landwirtschaft einen Kredit für insgesamt 2250 Zugmaschinen zur Verfügung. Von diesem Kredit entfielen auf die Hanomag nicht weniger als 850 Maschinen, und zwar 100 Raupenschlepper und 750 Radschlepper.

Die genannten Radschlepper stellten ein weiteres, inzwischen in Arbeit genommenes Erzeugnis der Hanomag dar. Sie besaßen keine Rahmen, das Gehäuse war als Tragorgan ausgebildet. Dadurch wurde die Herstellung verbilligt, vor allem aber der Maschine eine ungewöhnliche Festigkeit gegeben. Die Radschlepper waren mit Vierzylinder-Viertakt-Motoren eigener Bauart ausgerüstet und wurden mit Petroleum betrieben. Für die

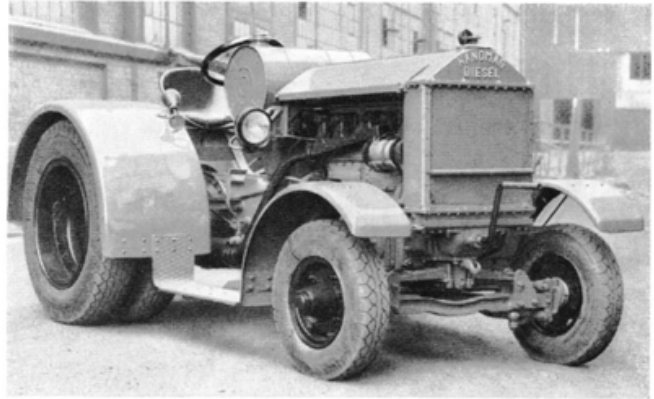
schlepper auch im Ausland und gerade in den unwegsamsten Gegenden Eingang. Er diente in Südafrika beim Roden des Urwalds, dem Abschleppen der Baumstämme und dem Umbrechen des Landes. Er vermittelte den Güterverkehr in Persien und auf der alten Karawanenstrae Zentralasiens zwischen Urga und Peking, wo in Sand und Schnee für Lastautos ein Durchkommen nicht mehr möglich war.

In der Heimat ergaben sich



Nr. 70. 28 PS-Hanomag-Straenzugmaschine

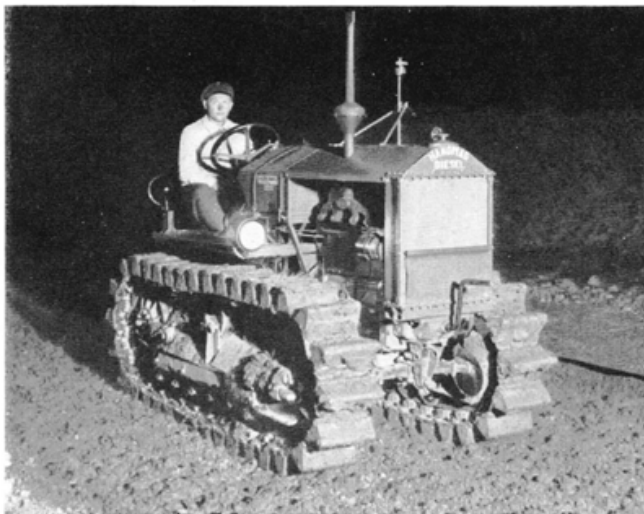
Lager der Pleuelstangen und der Kurbelwelle wurden auswechselbare Rotgußlager-schalen mit Weißmetalleinlage gewählt. Die Schmierung des Motors erfolgte durch eine Pumpe als Umlaufdruck-schmierung. Für den Umlauf des Kühlwassers sorgte eine Kreiselpumpe. Zwischen Motor und Getriebe befand sich eine Lamellenkupplung. Das



Nr. 71. Hanomag-Diesel-Straßenzugmaschine

Getriebe wies drei Vorwärtsgänge (2, 4 und 8 km/std.) und einen Rückwärtsgang auf. Die Kraftübertragung auf die Hinterachse erfolgte durch Zahnradantrieb, das Differential war sperrbar, um auch schwierige Stellen im Gelände überwinden zu können. Zum Schutz des Motors gegen Stöße war die Vorderachse abgefedert. Der Radstand betrug 1,66 m. Vorn maß die Spur 1,2 m und hinten 1,5. Der ganze Schlepper wog etwa 1500 kg.

Schnell zeigte sich, daß eine ähnliche Maschine auch für Straßentransporte brauchbar war. An dem erstmals 1924 auf der Deutschen Landwirtschafts-Ausstellung in Hamburg gezeigten Ackerschlepper wurden einige Verbesserungen vorgenommen, und 1925 entstand die Straßenzugmaschine mit Gummireifen. Zunächst wurde sie mit 8 km/std.-Geschwindigkeit geliefert, nach und nach aber



Nr. 72. Hanomag-Diesel-Raupenschlepper bei nächtlicher Arbeit

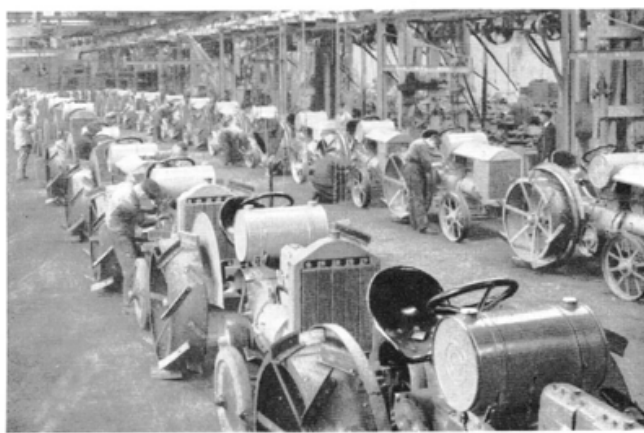
auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 16 km/std. gebracht. Dem Lastwagen war damit ein ernster Wettbewerber entstanden, der sich besonders im Pendelverkehr als wirtschaftlich überlegen erwies. Bei 12 000 Fahrkilometer-Leistung im Jahr kostete ein Wagenkilometer mit der Zugmaschine 67 Pfg., mit dem Lastwagen 105 Pfg. oder ein Tonnenkilometer 7 bzw. 10 Pfg. Als bald nach der Automobil-Ausstellung von 1925, auf der diese Zug-

maschinen zur ersten Vorführung kamen, drangen sie in vielen Tausend Stück in den Verkehr.

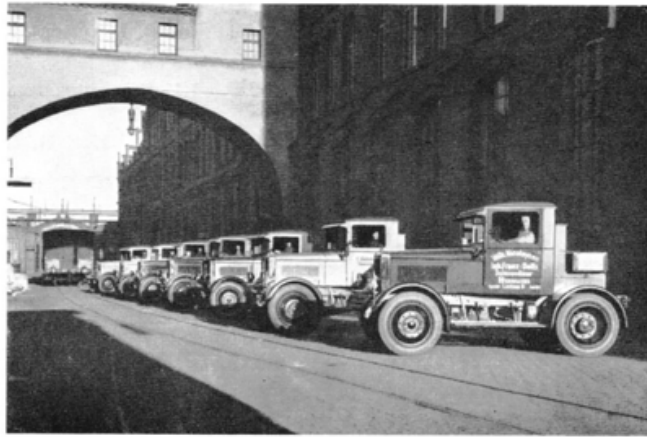
Als ein Hemmnis für die weitere Verbreitung motorischer Zugmaschinen in der Landwirtschaft, der Spedition und anderen Kreisen hatte sich, besonders seit die günstige Konjunktur jener Jahre nachzulassen begann, der hohe Preis der bisher verwendeten leichten Brennstoffe erwiesen.

So begann die Hanomag 1928 mit den ersten Versuchen zu einem Motor, für dessen Betrieb das bedeutend billigere Gasöl (Dieselöl) benutzt werden konnte. Im Jahre 1930 waren diese Versuche und die Prüfungen abgeschlossen, und die neuen Diesel-Zugmaschinen der Hanomag konnten als Raupenschlepper, Rad-
schlepper, Schnelltransporter sich den Markt erobern. Die Brennstoffersparnis dieser Diesel-Maschinen gegenüber gleichstarken Zugmaschinen für Benzinbetrieb betrug wertmäßig etwa 80%.

Einige technische Besonderheiten seien noch erwähnt. Die Brennstoffpumpe, die den Brennstoff in den Verbrennungsraum befördert, war so gebaut, daß bei kleinem Hub der notwendige Einspritzdruck erzielt wurde. In die Zylinder waren Buchsen eingesetzt. Die Ölmulde war abnehmbar, um gegebenenfalls auch die Pleuelstangen usw. rasch auszuwechseln und alle Teile der Zylinderlaufbahnen schnell zu überprüfen.



Nr.74. Die letzte Überprüfung der Zugmaschinen



Nr.73. Hanomag-Diesel-Schnelltransporter verlassen den Werkshof

Schließlich sei als ein weiteres Absatzgebiet für die Motoren der Schiffsbau genannt. Wie in Hannover seit Georg Egestorffs Zeiten Schiffsdampfmaschinen in bemerkenswerten Konstruktionen hergestellt worden waren, so fanden die von der Hanomag gebauten Dieselmotoren jetzt auch gute Verwendung für Fischereifahrzeuge, Yachten, Fähr-, Polizei- und Rettungsboote.

AUSBLICK

In welchem Maße die vorgeschilderte Entwicklung des Auto- und Schlepperbaus in letzter Zeit auf den Geschäftsgang und die Gefolgschaftszahl eingewirkt hat, lassen die bereits an früherer Stelle gegebenen Zahlen erkennen. 1932 bis 1934 stieg der Gesamtumsatz des Werkes auf das Dreifache, nämlich von 10,9 Mill. RM. auf 32,3 Mill. RM. Gleichzeitig war es möglich, die Zahl der Gefolgschaftsmitglieder auf das Zweieinhalbfache zu vermehren.

Mit dieser kräftigen Belebung der Geschäftstätigkeit war, wie dargelegt, eine endgültige Bereinigung der Finanzen der Hanomag und die Beschaffung neuer Mittel verbunden. Zugleich war die Möglichkeit gegeben, die aus der Not geborene Verpachtung des Auto- und Schlepperbaus zu beenden und durch den Betrieb auf eigene Rechnung zu ersetzen. Seit dem 1. Januar 1935 stehen der Werksleitung die gesamten Werksanlagen wieder zur freien Verfügung. Damit ist zugleich die Durchführung weiterer großzügiger Aufbaupläne gewährleistet.

Im Übergang vom ersten zum zweiten Jahrhundert schweift der Blick zurück in die Vergangenheit. So ist diese Werksgeschichte geschrieben worden, um in der Erinnerung festzuhalten, was in dieser Hannoverschen Maschinenfabrik seit ihrer Gründung durch Georg Egestorff drei Generationen von Männern in tatkräftigem Schaffen geleistet haben.

An einem solchen Markstein wendet sich das Auge zugleich der Zukunft zu. Wie sich in den wechselvollen Geschicken der Hanomag, besonders im Gegensatz der Vor- und der Nachkriegszeit, das Schicksal der deutschen Gesamtwirtschaft wiederholt, so walten diese Beziehungen zwischen dem Einzelnen und dem Ganzen auch in dem hoffnungsvollen Aufstieg der jüngsten Zeit.

Nachdem die Hanomag soviel von ihren einstigen fruchtbaren Arbeitsgebieten verloren hatte, ist ihr mit dem Auto- und Schlepperbau doch gerade derjenige Produktionszweig verblieben, der im neuen Deutschland in besonderer Weise bedeutungsvoll werden soll. Als eine der dringendsten Aufgaben der nächsten Zeit hat der Führer und Reichskanzler Adolf Hitler in richtungweisenden Reden die

Motorisierung des deutschen Verkehrs mit allen Mitteln

bezeichnet und erklärt: „Es ist der Wille der nationalsozialistischen Staatsführung, durch die Förderung des Automobilwesens nicht nur die Wirtschaft anzukurbeln und Hunderttausenden von Menschen Arbeit und Brot zu geben, sondern damit auch immer größeren Massen unseres Volkes die Gelegenheit zu

bieten, dieses modernste Verkehrsmittel zu erwerben.“ So geht man mit der eigenen Zeit, wie Georg Egestorff dies acht Jahrzehnte zuvor getan hatte, als er den Lokomotivbau aufnahm. Sichtbar strebt der Verkehr zu neuen Formen hin. Wie in den Anfängen Georg Egestorffs die ersten Eisenbahnen in deutschen Landen gebaut wurden, so ist in der Gegenwart das große Werk der Reichsautobahnen in Angriff genommen. Neue gewaltige Aufgaben wird die Zukunft gerade dem Kraftfahrwesen bringen. Die Hanomag wird, getreu ihrer Tradition, an deren Lösung zu ihrem Teil mitwirken!

A N H A N G

- I. VORSITZENDE DES AUFSICHTSRATS
- II. MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS
- III. MITGLIEDER DES VORSTANDES

I.

VORSITZENDE DES AUFSICHTSRATS

Nr.	Name	Beruf bzw. Titel	Zeit
1.	Röhrs, Carl	Kommerzienrat	1871 bis 1887
2.	Müller, Hermann	Obergerichtsanwalt, Dr. jur.	1887 bis 1889
3.	Lücke, Georg	Bankdirektor, Kommerzienrat	1889 bis 1910
4.	Klaproth, Paul	Bankdirektor, Kommerzienrat	1910 bis 1928
5.	Gehres, Otto	Generaldirektor	1928 bis 1932
6.	Will, Albert W.	Rechtsanwalt, Dr. jur.	1932 bis 1934
7.	Vögler, Albert	Generaldirektor, Dr., Dr.-Ing. E. h., Dr. phil. h. c., Dr. rer. mont. h. c.	Seit 1934

II.

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Nr.	Name	Beruf bzw. Titel	Zeit
1.	Rasch, Hermann	Stadtdirektor	1871
2.	Behrend, Cohsmann	Hofagent	1871
3.	Eichwede, Eduard	Kommerzienrat	1871 bis 1873
4.	Gans, Jakob	Bankier	1871 bis 1893
5.	Meyer, Siegmund	Kommerzienrat	1871 bis 1889
6.	Röhrs, Carl	Kommerzienrat	1871 bis 1887
7.	Heusinger von Waldegg	Oberingenieur	1871 bis 1884
8.	Müller, Hermann	Obergerichtsanwalt, Dr. jur.	1871 bis 1889
9.	Behrend, Adolf	Bankier	1871 bis 1876
10.	Siemering, August	Weinhändler	1871 bis 1887
11.	Koppel, Karl	Bankier	1871 bis 1873
12.	Cohen, Albert S.	Bankier	1873 bis 1876
13.	Launhardt	Professor	1874
14.	Lücke, Georg	Bankdirektor, Kommerzienrat	1876 bis 1910
15.	Meyer, Gerhard L.	Kommerzienrat	1877
16.	v. Cölln, Georg	Kaufmann, Geheimer Kommerzienrat	1885 bis 1908
17.	Osann, Friedrich	Ingenieur	1887 bis 1909
18.	Schreib, Richard	Bankier	1888 bis 1932
19.	Born, Sigismund	Bankier	1890 bis 1893
20.	Kollmann, Wilhelm	Direktor	1890 bis 1893
21.	Federmann, Rudolf	Kaufmann	1890 bis 1893
22.	Pajiken, Julius	Oberingenieur	1891 bis 1893

Nr.	Name	Beruf bzw. Titel	Zeit
23.	Meyer, Gerhard L.	Geheimer Kommerzienrat, Dr.-Ing., E. h.	1894 bis 1916
24.	Heimann, Oskar	Bankier	1894 bis 1921
25.	Greßmann, Ernst	Hauptmann a. D.	1894 bis 1902
26.	Siemering	Kommerzienrat	1894 bis 1895
27.	Federmann, Rudolf	Kaufmann	1895 bis 1908
28.	Vehring, Karl	Kommerzienrat	1895 bis 1896
29.	Buresch, F.	Ingenieur	1897 bis 1901
30.	Klaproth, Paul	Bankdirektor, Kommerzienrat	1906 bis 1928
31.	Barckhausen, G.	Geheimer Regierungsrat Pro- fessor Dr.-Ing.	1910 bis 1923
32.	Fissenebert, Friedrich	Bankdirektor	1916 bis 1917
33.	Kluge, Max	Bankdirektor	1917 bis 1929
34.	Henschel, Karl	Geheimer Kommerzienrat, Dr.-Ing. E. h.	1922 bis 1924
35.	Gehres, Otto	Generaldirektor	1923 bis 1932
36.	Kleynmans, Jakob	Generaldirektor, Dr.-Ing. E. h.	1925 bis 1932
37.	Funke, Fritz	Bergwerksdirektor	1925 bis 1932
38.	Metzeltin, Erich	Baurat, Dr.-Ing. E. h.	1925 bis 1932
39.	Schoeller, Kurt	Bankdirektor, Dr.	1926 bis 1934
40.	Wilke, Wilhelm	Bankdirektor	1930 bis 1932
41.	v. Karpf, Johann	Admiral a. D.	Seit 1930
42.	Will, Albert W.	Rechtsanwalt, Dr. jur.	1932 bis 1934
43.	Voegler, Albert	Generaldirektor, Dr., Dr.-Ing. E. h., Dr. phil. h. c., Dr. rer. mont. h. c.	Seit 1934
44.	Fleck, W.	General der Infanterie a. D.	Seit 1934
45.	v. Flotow, Hans	Geheimrat, Dr. jur.	Seit 1934
46.	Poensgen, Ernst	Direktor, Dr.-Ing. E. h.	Seit 1934
47.	Thyssen, Fritz	Staatsrat, Dr. jur. h. c.	Seit 1934

III.

MITGLIEDER DES VORSTANDES

Nr.	Name	Beruf bzw. Titel	Zeit
1.	Bock v. Wülfigen, H.	Ingenieur	1871 bis 1881
2.	Krauß, Conrad	Ingenieur	1871 bis 1878/79
3.	Stockhausen, Karl	Kaufmann, Generaldirektor	1876 bis 1900
4.	Helmholtz, Otto	Ingenieur	1881 bis 1887
5.	Brandt, A.	Ingenieur	1888 bis 1890
6.	Heller, Ernst	Dr.-Ing. E.h., Kommerzienrat, Generaldirektor	1895 bis 1909
7.	Hauger, Hugo	Kaufmann	1901 bis 1905
8.	Krüger, Willy	Ingenieur	1906 bis 1911
9.	ter Meer, Gustav	Dr.-Ing., Dr.-Ing. E. h., Generaldirektor	1907 bis 1926
10.	Metzeltin, Erich	Baurat, Dr.-Ing. E. h.	1907 bis 1924
11.	Büscher, Heinrich	Regierungs- und Baurat a. D.	1909 bis 1911
12.	Mittenzwei, Albin	Ingenieur	1913 bis 1926
13.	Hinnenthal, Hans	Regierungsbaumeister a. D.	1919 bis 1925
14.	Ott, Max	Dipl.-Ing., Dr.-Ing. E. h.	1921 bis 1932
15.	Basson, Otto	Ingenieur	1925 bis 1931
16.	Koch, Max	Kaufmann	1925 bis 1929
17.	Voß, Alfred	Dr. jur. et rer. pol.	1927 bis 1932
18.	Najork, Erich	Ingenieur	Seit 1928
19.	Borbet, Walter	Dr.-Ing. E.h., Generaldirektor	Seit 1934
20.	Plumpe, Heinrich	Dipl.-Ingenieur	Seit 1934
21.	Korte, Ernst	Dr. jur., Kaufmann	Seit 1934

Druck und Einband Gerhard Stalling, Oldenburg i. O.